

平成 22 年

大都市交通センサス

中京圏報告書

平成 24 年 3 月

国土交通省

平成 22 年大都市交通センサス 中京圏報告書
目 次

	頁
I. 調査の目的と構成	
1. 調査の目的.....	1
1. 1 調査の背景.....	1
1. 2 調査の目的.....	1
1. 3 調査・分析の視点.....	2
(1) 調査・分析課題の整理.....	2
(2) 平成 23 年度に行う分析の基本的な考え方.....	3
(3) 平成 24 年度調査の分析方針.....	6
2. 調査の全体構成.....	7
3. 調査の検討体制.....	10
4. 調査対象圏域.....	11
(1) 調査対象圏域の設定.....	11
(2) 鉄道調査区域の設定.....	14
(3) ネットワークの変化.....	19
(4) 調査協力事業者.....	20
5. 調査体系.....	21
(1) 鉄道調査.....	21
(2) バス・路面電調査.....	21
(3) 乗換え施設実態調査.....	21
6. 調査方法の留意事項.....	22
(1) 過年度からの調査票の変更点.....	22
(2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大・集計方法.....	24
(3) 調査データ活用にあたっての留意事項.....	25

II. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

1. 鉄道の利用状況.....	27
1. 1 鉄道定期券利用者数の状況.....	27
(1) 通勤・通学別にみた鉄道定期券利用者数.....	27
(2) 鉄道定期券利用者数の推移.....	28
(3) 定期券販売枚数の推移.....	29
1. 2 通勤・通学交通流動.....	30
1. 3 鉄道の利用状況.....	33
(1) 駅間断面交通量.....	33
(2) 輸送力.....	37
(3) 主要ターミナルにおける利用状況.....	41
(4) 端末交通手段（定期券）.....	43
(5) 所要時間（定期券）.....	47
(6) 始業時刻と勤務先到着時刻（通勤定期券）.....	49
(7) 帰宅時の利用状況（帰宅時間帯分布）.....	53
2. バス・路面電車の利用状況.....	54
(1) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）.....	54
(2) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移.....	55
(3) 利用目的別にみた券種構成.....	56
(4) 鉄道端末としてのバス等の利用状況.....	57
(5) コミュニティバスの利用状況.....	60
3. 乗換え施設実態調査結果の概要.....	66
3. 1 鉄道乗換え施設実態調査.....	66
(1) 乗換え所要時間.....	66
(2) 乗換え移動距離.....	67
(3) 乗換え歩行速度.....	69
3. 2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査.....	70
(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要.....	70
(2) 鉄道とバスの乗換え状況.....	71

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要

1. 鉄道の利用状況.....	73
1. 1 通勤・通学交通流動（定期券）.....	74
(1) 定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移.....	74
(2) 発生量・集中量（定期券）.....	78
(3) 通勤・通学交通流動（定期券）.....	81
1. 2 鉄道利用者の属性.....	91
(1) 定期券利用者の性別・年齢構成の推移.....	91
(2) 性別・年齢階層別定期券利用者数.....	93
1. 3 鉄道の利用状況.....	95
(1) 鉄道利用者数の推移（利用券種割合）.....	95
(2) 事業者別利用者数.....	96
(3) 初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）.....	99
(4) 時間帯別通勤、通学の利用状況.....	101
(5) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）.....	105
(6) 輸送力.....	111
(7) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券）.....	118
(8) 端末交通手段の状況（定期券）.....	121
(9) 通勤・通学所要時間（定期券）.....	131
(10) 通勤・通学所要時間別にみた端末所要時間と鉄道乗車時間の内訳（定期券）	136
(11) 帰宅交通量（定期券）.....	137
1. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況.....	139
(1) 利用目的別構成比.....	140
(2) 利用目的別性別・年齢階層構成.....	141
(3) 目的別券種構成・券種別目的構成.....	145
(4) 利用目的別所要時間.....	146
(5) 鉄道利用回数の状況.....	150
(6) 利用目的別乗車降車時刻.....	153
(7) 利用目的別地域ブロック間交通流動.....	156

2.	バス・路面電車の利用状況.....	160
2. 1	通勤・通学定期券利用者数.....	161
	(1) バス・路面電車定期券利用者数の推移.....	161
	(2) (地域別) 発生量.....	163
2. 2	バス路面電車の利用・サービス状況.....	165
	(1) 調査対象ターミナル.....	165
	(2) 調査対象ターミナルの概要.....	166
	(3) ターミナル別利用状況.....	167
	(4) サービス向上策の要望状況.....	181
	(5) 方面別、距離帯別、時間帯別利用状況.....	186
3.	乗換え施設実態調査.....	195
3. 1	鉄道駅乗換え施設実態調査.....	195
	(1) 乗換え状況.....	196
	(2) ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較.....	203
	(3) 自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較.....	205
3. 2	鉄道駅バスターミナル間乗換え施設実態調査.....	206
	(1) バスから鉄道への乗換え状況.....	206
	(2) 鉄道からバスへの乗換え状況.....	209

IV. 参考

1. 実施要綱.....	213
1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱.....	213
1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱.....	222
1. 3 鉄道OD調査 実施要綱.....	229
1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱.....	230
1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱.....	233
1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱.....	236
1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱.....	239
1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧.....	255
2. 調査の変更点.....	269
3. 実態調査の総括.....	278
3. 1 実態調査の対象.....	278
3. 2 実態調査の実施日.....	280
3. 3 実態調査の結果.....	281
4. 集計手順.....	282
4. 1 各調査結果の集計手順.....	282
4. 2 鉄道輸送人員数の集計手順.....	284
5. 拡大方法.....	285
5. 1 拡大に用いる母数について.....	285
5. 2 定期券発売枚数による拡大.....	286
5. 3 自動改札機データを用いた拡大.....	290
5. 4 拡大における個人属性の補正.....	293
6. 自動改札機データの補正.....	294
6. 1 自動改札機データの問題点.....	294
6. 2 問題点への対応.....	297
7. 拡大結果と精度.....	300
7. 1 拡大結果.....	300
7. 2 拡大結果の精度.....	302
8. 成果物の体系一覧.....	306
9. 用語の説明.....	307
委員名簿.....	311
ご協力頂いた団体・事業者.....	317

下欄の注釈について) 本報告書では注釈としてページ下欄に「注」と「参考」を示している。「注」は当該ページの本文中に記載の内容を補足説明するため脚注をつけたものであり、当該ページの本文中該当箇所に“注)”と記載している。「参考」は当該ページ中に示す図表や数値等の集計結果について、その集計方法についての説明や結果を読み取る際の留意事項等を記載したものである。

I. 調査の目的と構成

1. 調査の目的

1. 1 調査の背景

大都市交通センサスは、大都市圏における公共輸送網のあり方について検討するための基礎資料を提供することを目的に、昭和35年より5年毎に調査を行うこととし、前回（平成17年調査）までに10回実施した。

これまで、大都市圏においては、通勤・通学時の交通混雑の解消や、拡大する通勤・通学圏に対しての移動時間の短縮等を目的に、新線整備、既設線の複々線化、車両の性能向上等の施策が実施されてきており、大都市交通センサスはこれらの施策の検討・評価のための基礎資料として活用されている。

さらに、近年、価値観の多様化や少子・高齢化の進展等に伴う社会構造の変化等から、大都市圏における公共輸送に求められる輸送サービス等の内容も多様化してきており、それに応じて、公共輸送における改善施策の内容についても、従来実施されていた輸送力向上等の量的拡大に加え、快適性や利便性などの新しいニーズに対応した質的向上が必要となっている。

このような状況下、大都市圏は複数の自治体にまたがって多数の交通事業者により、一体的かつ広域的にネットワークを形成していることから、様々な公共交通施策の検討に資するためには、国が事業者並びに自治体の協力を得て利用実態等について、中立性が高く、精度の高い調査を実施する必要がある。

1. 2 調査の目的

大都市交通センサスは、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道、バス等の大量公共交通機関の利用実態を調査し、各都市圏における旅客の流動量及び利用経路、時間帯別利用状況、結節点における乗換え等の実態を把握するとともに、人口分布と輸送量の関係、輸送需要構造の変化状況等を分析して、三大都市圏における公共交通ネットワークの利便性の向上、交通サービスの改善等の公共交通施策の検討に資する基礎資料とすることを目的として実施するものである。

I. 調査の目的と構成

1. 3 調査・分析の視点

(1) 調査・分析課題の整理

大都市圏における公共交通は、社会経済状況の変化、少子・高齢化の進行などを背景に、鉄道輸送については利用者数の伸びが停滞傾向にあり、また、バスについては利用者数の減少に歯止めがかからない状況であるとともに、IC乗車券へのシフトが進むなど、需要構造や利用状況に大きな変化が生じている。

一方、地球環境問題への対応から、鉄道やバスなどの公共交通機関について、より一層の利用促進を図る必要性が強く求められている。

このような公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえ、今回の大都市交通センサスでは、行政による政策課題、事業者、利用者の視点に立った調査ニーズを調査・分析の課題に反映して以下のように整理した。

(ア) 公共交通の利用実態の把握

- ・ 交通流動実態の把握
- ・ 利用者ニーズの把握
- ・ 混雑状況の把握
- ・ 郊外部におけるバス利用実態の把握
- ・ 駅と周辺地域との関係把握
- ・ 沿線開発が鉄道利用に与える影響把握

(イ) 輸送サービス実態の把握

- ・ 質的サービスレベルの把握
- ・ 乗継利用の現状把握（量的把握）

(ウ) 乗換サービスレベルの把握

- ・ 鉄道路線間の乗換利便性の把握
- ・ 公共交通間（鉄道・バス間）の乗継利便性の把握

(2) 平成 23 年度に行う分析の基本的な考え方

① 基本的な考え方

大都市交通センサスは、実態調査、集計・分析、詳細な解析調査を 3 ヶ年で行う調査であり、実態調査については 1 年目である平成 22 年度に実施した。平成 23 年度はその実態調査で得られたデータに対し、以下に示す基本的な考え方に基づき集計・分析を行った。

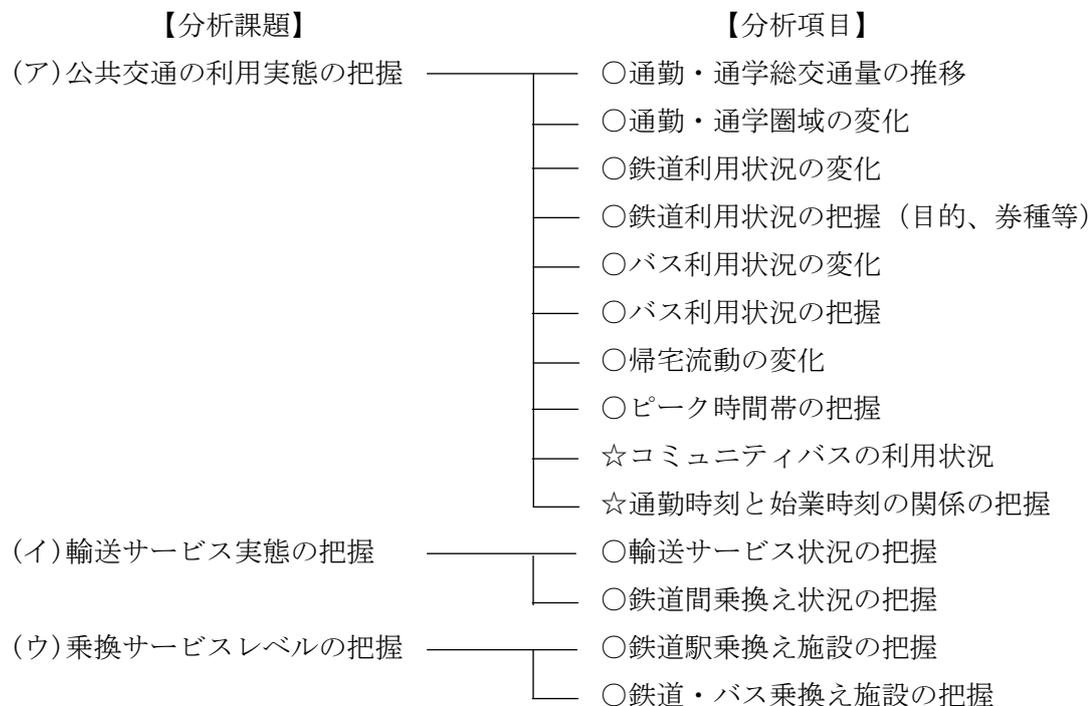
- 大都市交通センサスは昭和 35 年より継続して実施している大規模調査であり、統計調査として重要な役割を果たしていることから、交通需要の経年変化を把握することを目的に、従来から実施している集計・分析項目については、継続することとする。
- 交通行動の多様化、分析課題の多様化に対しては、従来の調査成果に加え、今回実施した新たな調査データに関する実態について分析することとする。

なお、平成 23 年度は実態調査で得られた調査票データを基に、基礎データベースを構築して集計表を作成し、分析については圏域別に時系列での傾向分析を中心に行った。

I. 調査の目的と構成

② 集計・分析項目

各分析課題に対応する平成 23 年度の分析項目を以下に示す。



※「○」は継続分析項目、「☆」は新規分析項目を示す。

③ 集計・分析の内容

各分析課題に対応する平成 23 年度の分析項目を以下に示す。

(ア) 公共交通の利用実態の把握

- 通勤・通学総交通量の推移
 - ・都市圏における公共交通を利用した通勤・通学交通量の変化、通勤・通学流動の変化を把握した。
- 通勤・通学圏域の変化
 - ・都市圏における通勤・通学所要時間を経年的に把握し、通勤・通学圏域の拡大の実態を分析した。
- 鉄道利用状況の変化
 - ・鉄道利用者数の実態について、都市圏全体の利用者数や路線別の利用者数により把握した。
 - ・券種別鉄道利用者数の経年比較から、鉄道の利用形態の変化について分析した。

- 鉄道利用状況の把握
 - ・通勤・通学以外、定期券以外での鉄道利用者に対して、目的別や券種別の利用実態を把握した。
- バス利用状況の変化
 - ・バス定期券利用者数の経年変化から、バス利用状況の変化を確認した。
 - ・公共交通の利用促進、交通行動の多様化を背景として、利用者からみたバスサービス要望の内容について分析した。
- バス利用状況の把握
 - ・主要バスターミナルにおける利用者数や利用目的・券種利用実態を整理した。
- 帰宅流動の変化
 - ・帰宅時の駅乗降時間帯の集計を行い、帰宅流動の状況を把握した。
- ピーク時間帯の把握
 - ・必要となる輸送力を把握するために、路線別の輸送量に対するピーク時間帯、ピーク率を集計、把握した。
- ☆ コミュニティバスの利用状況
 - ・公共交通整備手法の多様化、地域住民の交通の利便性向上を背景として、コミュニティバスの利用者の傾向を集計した。
- ☆ 通勤時刻と始業時刻の関係の把握
 - ・通勤時刻と始業時刻の関係について把握した。

(イ) 輸送サービス実態の把握

- 輸送サービス状況の把握
 - ・輸送サービスの提供状況を方面別利用者数と合わせて分析し、方面別にみた輸送量と輸送力を把握した。
- 鉄道間乗換え状況の把握
 - ・ターミナル駅における鉄道間の乗り継ぎ利用状況について把握した。

(ウ) 乗換サービスレベルの把握

- 鉄道間乗換え施設の把握
 - ・シームレスな鉄道輸送サービスの実現に向けて、乗換え施設の実態を把握した。
- 鉄道・バス間乗換え施設の把握
 - ・シームレスな公共交通サービスの実現に向けて、鉄道とバスの乗換え施設の実態を把握した。

I. 調査の目的と構成

(3) 平成 24 年度調査の分析方針

平成 24 年度は、平成 23 年度に集計・分析したデータを用いて、他統計調査結果とのクロス分析、他データとの相関分析、特定路線及び特定駅における動向の把握等の詳細な解析を実施する。

2. 調査の全体構成

大都市交通センサスは、実態調査、集計・分析、詳細な解析調査を3ヶ年で行う。平成22年度は、調査の企画、調査の準備作業を行った上で、交通実態調査を実施し、その結果のデータ化を行った。平成23年度は、実態調査で得られたデータの拡大注1)を行い、マスターデータの作成及び集計・分析を行った。平成24年度は、マスターデータを用い、研究課題の整理と課題の解析を実施する。

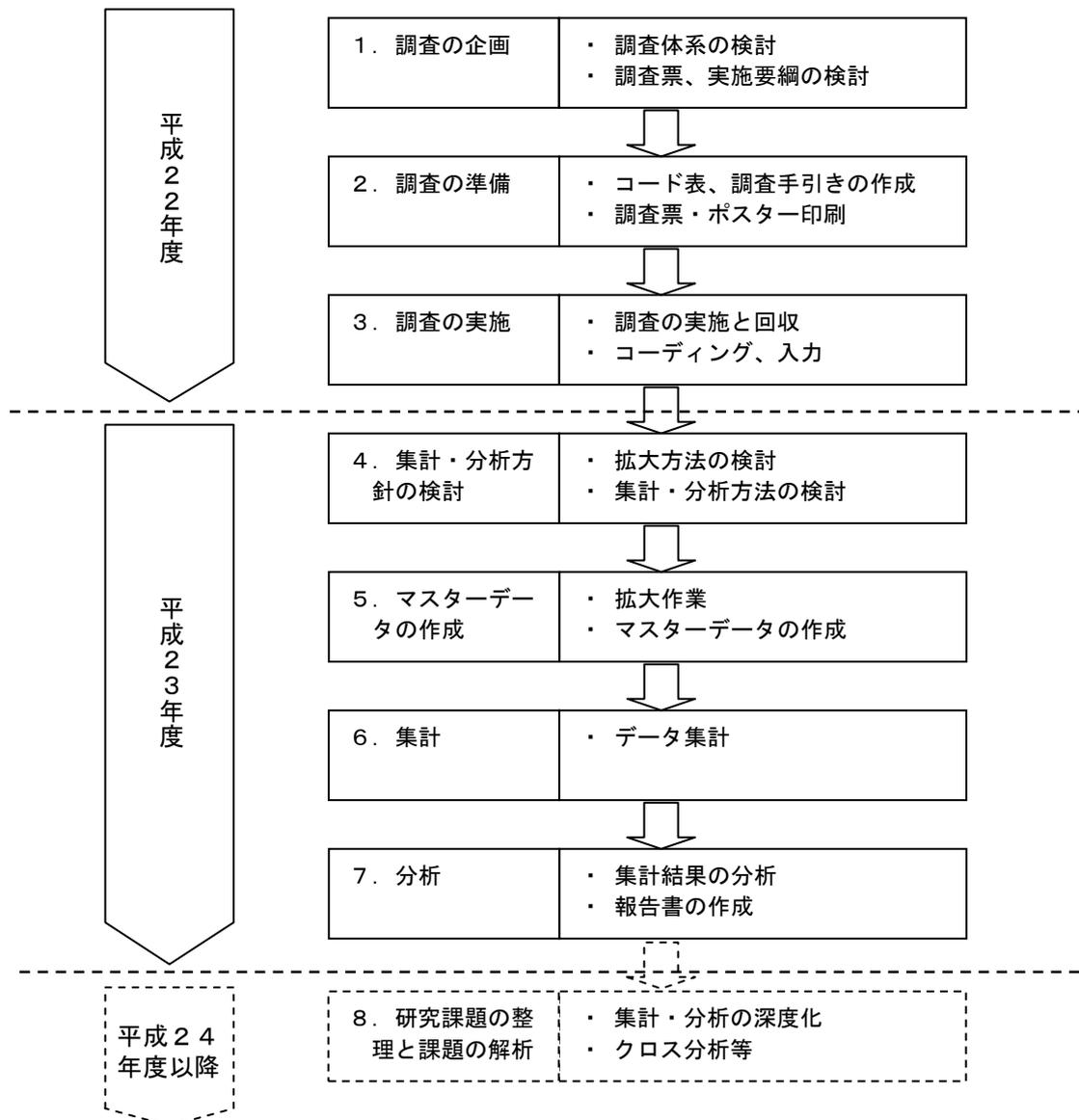


図 I-1 調査の全体構成

注1) 拡大とは、サンプル調査より得られるデータは、母集団の一部にすぎないことから、母集団の全体像を把握するために、サンプルから母集団の状態に復元推定する作業のことをいう。ここでは、調査票1枚あたりの拡大率（サンプル率を考慮すると1枚あたり何人の利用者分に相当するか）を推計する作業である。

I. 調査の目的と構成

(1) 調査の企画

平成 21 年度に実施した「ICT 技術等の活用による都市交通調査のあり方に関する調査」における検討結果をもとに、平成 22 年に実施する大都市交通センサスの調査の企画を行った。

- ① 調査体系の検討
- ② 各調査の調査票の作成
- ③ 各調査の実施要綱の作成

(2) 調査の準備

調査の企画にもとづき、調査を実施するための準備作業を行った。

- ① 各調査の調査手引きの作成
- ② 各コード表（ゾーンコード、駅コード、バス停コード）の作成
- ③ 鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査に関する調査票の総務省承認手続き、調査票・ポスターの印刷
- ④ 各事業者に対する調査仕様の説明・確認

(3) 調査の実施

各調査の調査手引きにもとづき、調査を実施した。また、調査票の回収およびコーディング作業、データ入力を行った。

- ① 各調査の実施
- ② 調査票の回収
- ③ 各調査票へのゾーンコード、駅コード、バス停コードの付与
- ④ 調査票データの入力

(4) 集計・分析方針の検討

鉄道定期券・普通券等利用者調査におけるサンプルデータの拡大方法の検討、各調査における集計表の種類、集計方法の検討、分析方針について検討した。

- ① 鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査データの拡大方法の検討
- ② 各調査における集計表の種類、集計方法の検討
- ③ 集計結果にもとづく分析方針の検討

(5) マスターデータの作成

調査結果のデータ化、およびデータチェック後、検討した拡大方法にもとづき、拡大作業を行い、総需要量を推定した。また、拡大結果の妥当性を検証の上、大都市交通センサスのマスターデータを作成した。

(6) 集計

集計方針にもとづき、大都市交通センサスデータの集計を行った。

(7) 分析

分析方針にもとづき、大都市圏における公共交通の実態について、集計結果から分析を行い、報告書としてとりまとめた。

- ① 集計結果の分析
- ② 報告書の作成
- ③ 公表用データ集の作成

(8) 研究課題整理と課題の解析

本調査で得られたデータを活用してクロス分析等を行い、多様化する交通ニーズの実態を解析することにより、新たな研究課題の抽出・整理を行うとともに、具体的な研究・検討を進める。

I. 調査の目的と構成

3. 調査の検討体制

本調査では、学識経験者、事業者及び行政担当者より構成する調査検討委員会を組織し、調査の進め方および調査結果の集計・分析等に、専門的見地からの有益な意見を得ながら検討を進めた。

調査検討委員会の下部組織には、圏域ごとに専門委員会を設置し、調査の円滑な実施を図るものとした。また、調査上の技術的課題に対しては、技術検討ワーキングを設置し、その中で検討を行い、調査検討委員会、圏域専門委員会に報告を行った。

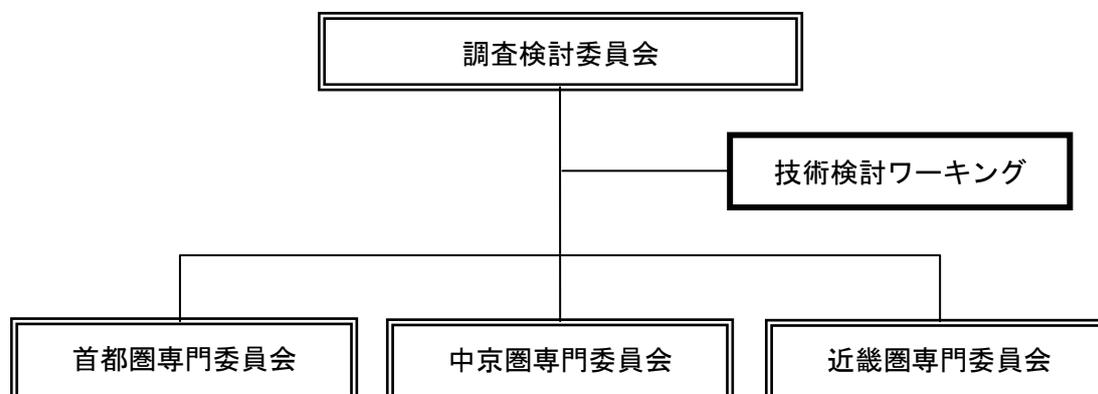


図 I -2 調査の検討体制

4. 調査対象圏域

本調査は、三大都市圏（首都圏、近畿圏、中京圏）を対象とした。

(1) 調査対象圏域の設定

平成 12 年調査までの大都市交通センサスの調査対象圏域は、以下の①～③の条件により設定されていた。

- ① 首都圏の場合は東京駅、中京圏は名古屋駅、近畿圏は大阪駅までの鉄道所要時間が 2 時間以内（中京圏は 1 時間 30 分）
- ② 首都圏は東京都 23 区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市への通勤・通学者数比率が 3%以上かつ 500 人以上を満たす市区町村
- ③ さらに、これらの行政区と連坦する行政区も考慮する

平成 17 年国勢調査データにもとづいて、調査対象圏域の設定を試みたところ、これまでの調査圏域周辺（特に外縁部）の多くの市町村が調査対象圏域の条件を満たしていなかった。（平成 17 年調査時の調査対象圏域の検討時も、平成 12 年調査国勢調査データにもとづいて対象圏域検討を行ったが、状況は同様であった）。

しかしながら、大都市交通センサスの調査対象圏域は、昭和 50 年からほぼ現行と同じとなっており、統計調査の継続性等（圏域全体での通勤・通学の経年変化、各路線の利用者数の経年変化等）を考慮すると、調査対象圏域を変更することは適当でないと考えられたため、平成 22 年調査の調査対象圏域も基本的にはそれを踏襲したものとし、合併等による市区町村境の変更への対応など、軽微な変更にとどめることとした。

I. 調査の目的と構成

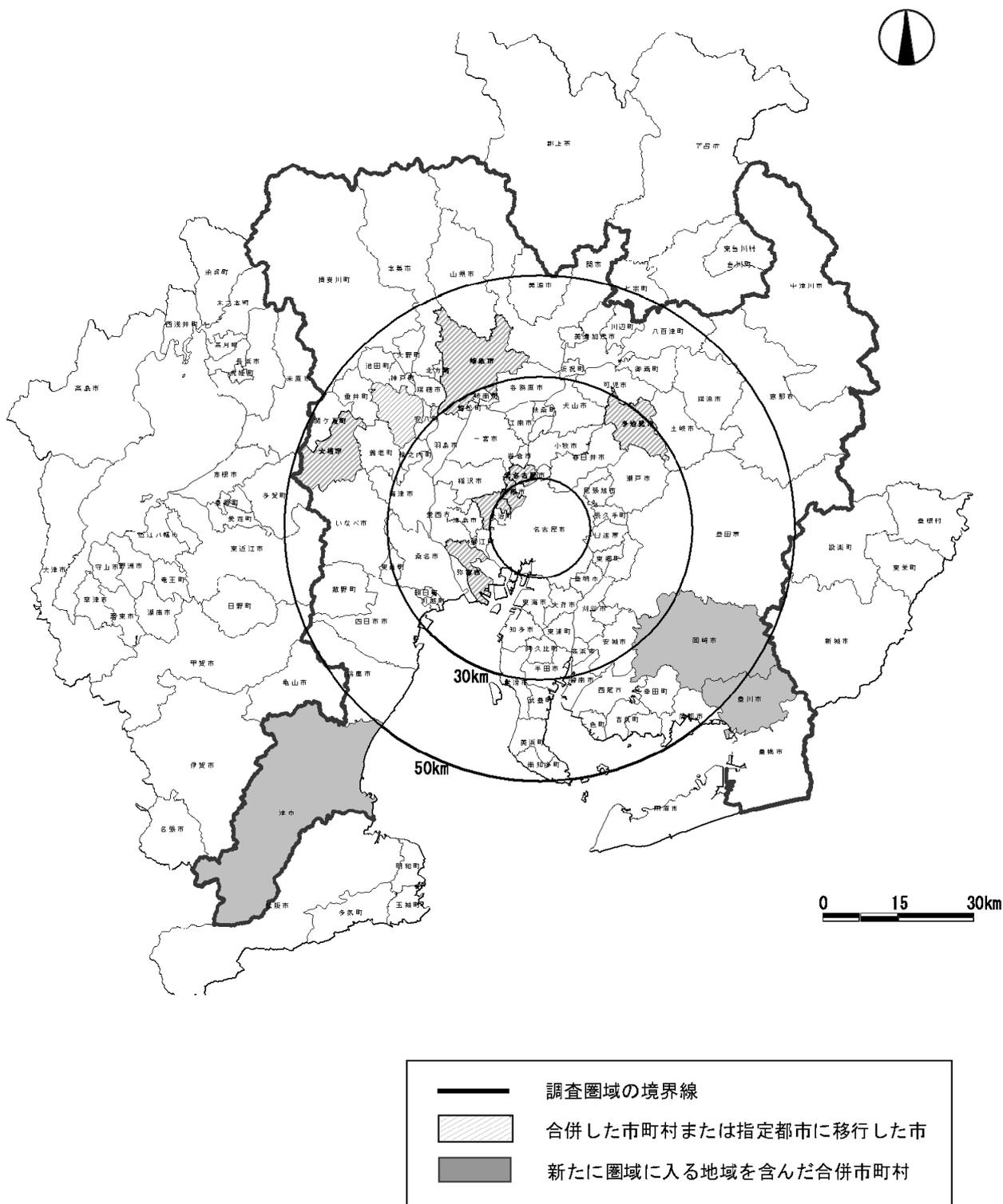


図 I - 3 中京圏の調査対象圏域（平成 22 年 10 月 1 日現在）

表 I - 1 中京圏の調査区域表

愛知県 (68市区町村)	岩倉市 豊明市 日進市 清須市 あま市 弥富市 愛西市 みよし市 北名古屋市 (以上34市)	名古屋市 千種区 東区 北区 中区 昭和区 瑞穂区 熱田区 中川区 港南区 守山区 緑区 名東区 (以上16区)	豊岡市 一宮市 瀬戸市 春日井市 川島市 南谷市 田原市 尾西市 蒲郡市 犬伏市 常滑市 江南市 稲沢市 海部市 多治見市 立川市 旭市 張市 高浜市	岐阜県 (34市町)	岐阜市 多治見市 関市 美濃市 瑞穂市 羽島市 恵那市 美濃市 土岐市 各務原市 可児市 海津市	本巣市 瑞穂市 中津市 山県市 (以上17市)	羽島郡 笠松町 養老郡 垂井町 不破郡 関ヶ原町 安八郡 神戸町 安八郡 輪之内町 安八郡 安八町 揖斐郡 揖斐川町 揖斐郡 大野町 揖斐郡 池田町 本巣郡 北方町 加茂郡 坂祝町 加茂郡 富加町 加茂郡 川辺町 加茂郡 八百津町 可児郡 御嵩町 (以上17町)	三重県 (10市町)	津市 四日市市 桑名市 鈴鹿市 いなべ市 (以上5市)	桑名郡 木曾岬町 員弁郡 東員町 三重郡 菰野町 三重郡 朝日町 三重郡 川越町 (以上5町)	以上112市区町村
-----------------	---	---	---	---------------	---	-------------------------------------	---	---------------	--	---	-----------

参考1) 平成22年10月1日現在

I. 調査の目的と構成

(2) 鉄道調査区域の設定

① 鉄道定期券・普通券等利用者調査（鉄道調査区域）

調査対象圏域内にある駅・路線とした。ただし、路線の区間内で、一旦調査区域を通過したあと、再度調査対象圏域内に入る路線の場合は、調査対象圏域外の駅も鉄道調査区域に含めた。

② 鉄道OD調査

調査対象圏域内にある路線とした。ただし、以下のアかつイに該当する路線は調査対象外とした。

- ア 各路線の利用者数を少ない順に累計していった場合にその累計数が、調査対象圏域の鉄道利用者総数の1%未満に含まれる路線（平成17年大都市交通センサス結果）
- イ 調査対象圏域内の市区町村において、都心注1)への通勤・通学者数比率が3%以上かつ500人以上を満たさない市区町村（平成17年国勢調査結果）に、路線の調査対象区間の全部または一部区間が含まれる路線。ただし、都心まで直接乗り入れている路線は調査対象とする。

③ 鉄道輸送サービス実態調査

調査対象圏域内にある幹線系の路線を抽出することを前提に、以下に示す抽出基準により対象路線を選定した。対象路線の詳細は「IV. 参考 1. 5 鉄道輸送サービス実態調査実施要綱」を参照。

- 首都圏（46路線）
 - ・鉄道利用者総数の1/100（1%）以上の利用者がある路線（50万人／日・往復）
 - ・平均乗車人員が5,000万人／km・年（平成20年都市交通年報）以上の路線（新線の場合に考慮）
 - ・上記に該当する路線と相互直通を行っている路線
- 中京圏（19路線）
 - ・鉄道利用者総数の1/100（1%）以上の利用者がある路線（4万人／日・往復）
 - ・上記に該当する路線と相互直通を行っている路線
- 近畿圏（35路線）
 - ・鉄道利用者総数の1/100（1%）以上の利用者がある路線（20万人／日・往復）
 - ・上記に該当する路線と相互直通を行っている路線

注1) 都心：首都圏は東京23区、中京圏は名古屋市、近畿圏は大阪市。

表 I-2 鉄道調査区域の概要（中京圏）

	対 象 数
事業者数	15 事業者
路線数	53 路線
駅数	756 駅

参考 1) 路線数、駅数はセンサスコード上の数である。

参考 2) 東京都交通局の都電荒川線、豊橋鉄道株式会社の豊橋市内線、阪堺電気軌道は、利用実態や過去の調査実態から、路面電車の対象として取り扱っている。

I. 調査の目的と構成

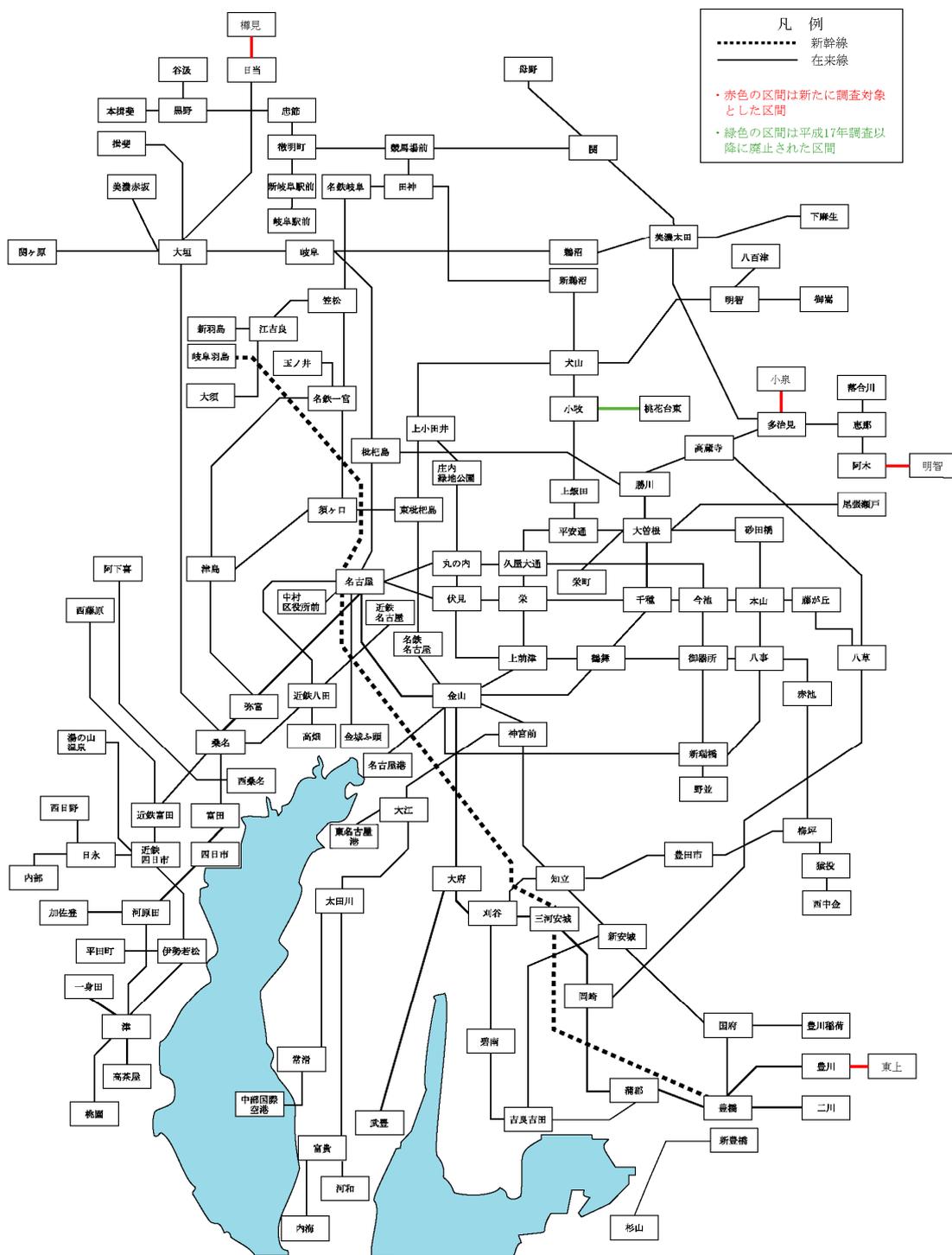


図 I - 4 鉄道調査区域図 (中京圏全域)

表 I-3 中京圏の鉄道調査区間(1)注)

事業者名	線名	調査区間
東海旅客鉄道	東海道新幹線	豊 橋 ～ 岐 阜 羽 島
	東海道本線	関ヶ原 ～ 二 川
	関西本線	名古屋 ～ 加 佐 登
	中央本線	名古屋 ～ 落 合 川
	東海道線(1)	大 垣 ～ 美 濃 赤 坂
	紀勢本線	一 身 田 ～ 高 茶 屋
	高山本線	岐 阜 ～ 下 麻 生
	飯田線	豊 橋 ～ 東 上
	太多線	多 治 見 ～ 美 濃 太 田
	武豊線	大 府 ～ 武 豊
	名古屋市交通局	東山線
名城線		大曾根 ～ 金山 ～ ナゴヤドーム前矢田
鶴舞線		上 小 田 井 ～ 赤 池
名港線		金 山 ～ 名 古 屋 港
桜通線		中 村 区 役 所 ～ 野 並
上飯田線		平 安 通 ～ 上 飯 田
名古屋鉄道	名古屋本線	名 鉄 岐 阜 ～ 豊 橋
	常滑線	神 宮 前 ～ 常 滑
	河和線	太 田 川 ～ 河 和
	知多新線	富 貴 ～ 内 海
	築港支線	大 江 ～ 東 名 古 屋 港
	三河線	猿 投 ～ 碧 南
	豊田線	梅 坪 ～ 赤 池
	蒲郡線	吉 良 吉 田 ～ 蒲 郡
	豊川線	国 府 ～ 豊 川 稻 荷
	西尾線	新 安 城 ～ 吉 良 吉 田
	瀬戸線	栄 町 ～ 尾 張 瀬 戸
	小牧線	上 飯 田 ～ 犬 山
	犬山線	東 枇 杷 島 ～ 新 鶉 沼
	広見線 ^{※注2)}	犬 山 ～ 御 嵩
	津島線	須ヶ口 ～ 津 島
	尾西線	弥 富 ～ 玉 ノ 井
	竹鼻線	笠 松 ～ 江 吉 良
	各務原線	名 鉄 岐 阜 ～ 新 鶉 沼
	羽島線	江 吉 良 ～ 新 羽 島
	空港線	常 滑 ～ 中 部 国 際 空 港
近畿日本鉄道	名古屋線	近 鉄 名 古 屋 ～ 桃 園
	湯の山線	近 鉄 四 日 市 ～ 湯 の 山 温 泉

I. 調査の目的と構成

表 I - 3 中京圏の鉄道調査区間 (2)

事業者名	線名	調査区間
近畿日本鉄道	内部線	近 鉄 四 日 市 ~ 内 部
	八王子線	日 永 ~ 西 日 野
	鈴鹿線	伊 勢 若 松 ~ 平 田 町
三岐鉄道	三岐線	近 鉄 富 田 ~ 西 藤 原
	北勢線	西 桑 名 ~ 阿 下 喜
豊橋鉄道	渥美線	新 豊 橋 ~ 杉 山
樽見鉄道	樽見線	大 垣 ~ 樽 見
長良川鉄道	越美南線	美 濃 太 田 ~ 母 野
愛知環状鉄道	愛知環状鉄道線	岡 崎 ~ 高 蔵 寺
伊勢鉄道	伊勢線	津 ~ 河 原 田
明知鉄道	明知線	恵 那 ~ 明 智
東海交通事業	城北線	枇 杷 島 ~ 勝 川
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	名 古 屋 ~ 金 城 ふ 頭
愛知高速交通	東部丘陵線	藤 が 丘 ~ 八 草
養老鉄道	養老線	桑 名 ~ 揖 斐

注) 網掛け部分は、鉄道OD調査の対象外区間。

参考 1) 名古屋鉄道広見線については、犬山～新可児が対象区間。

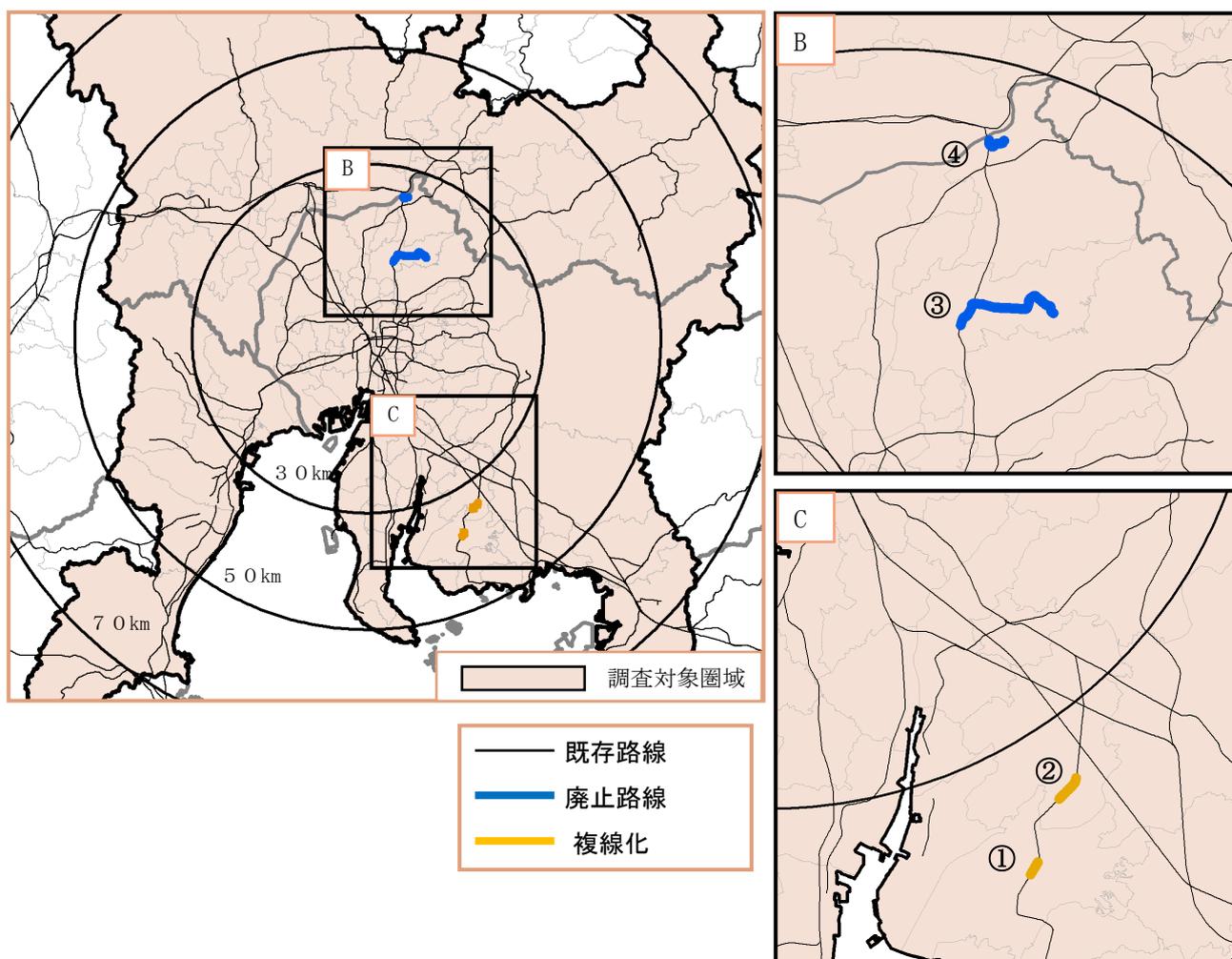
参考 2) 大都市交通センサスにおける路線の定義と、実際の運行形態上の路線とは、必ずしも一致しない場合がある。

I. 調査の目的と構成

(3) ネットワークの変化

中京圏の調査対象圏域内において、前回調査を行った平成17年から平成22年にかけて、新規開業・延伸、廃止等、ネットワークに変化があった区間を示す。

図I-5、表I-4 ネットワークの変化（中京圏）



	番号	事業者名	路線名	区間	路線長(km)
複線化	①	名古屋鉄道株式会社	西尾線	西尾口～西尾	0.6
	②	名古屋鉄道株式会社	西尾線	桜井～南桜井	2.0
廃止路線	③	桃花台新交通株式会社	桃花台線	小牧～桃花台東	7.4
	④	名古屋鉄道	モンキーパーク モノレール線	犬山遊園～動物園	1.2

I. 調査の目的と構成

(4) 調査協力事業者

大都市交通センサスでは調査の実施に際して、各都市圏における鉄道事業者、バス・路面電車事業者を調査協力事業者として、調査票の配布・回収作業、関連資料の収集・作成作業などを依頼した。

中京圏においては鉄道事業者 15 社局、バス・路面電車事業者 25 社局の調査協力を得た。

表 I -5 調査協力事業者数（中京圏）

鉄道事業者	バス・路面電車事業者
15 社局	25 社局

参考 1) 事業者により対象となる調査が異なるため、「IV. 参考」で整理している調査別対象事業者数とは必ずしも一致しない。

5. 調査体系

平成 22 年大都市交通センサスの調査体系は、次のとおりである。なお、各々の調査内容については、「IV. 参考 1. 実施要項」を参照されたい。

- (1) 鉄道調査
 - ① 鉄道定期券・普通券等利用者調査
 - ② 鉄道OD調査
 - ③ 鉄道輸送サービス実態調査
- (2) バス・路面電調査
 - ① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査
 - ② バス・路面電車OD調査
 - ③ バス・路面電車輸送サービス実態調査
- (3) 乗換え施設実態調査
 - ① 鉄道駅乗換え調査
 - ② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

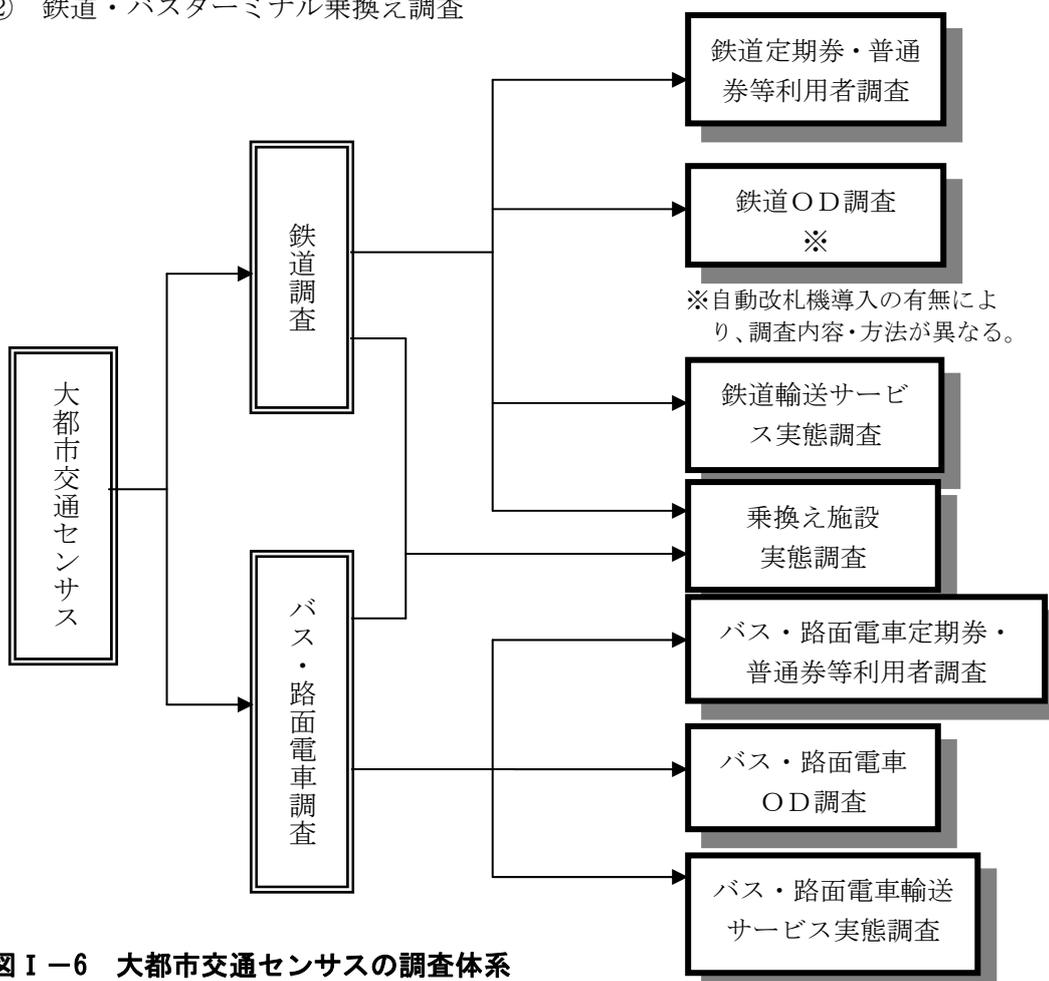


図 I - 6 大都市交通センサスの調査体系

I. 調査の目的と構成

6. 調査方法の留意事項

平成 22 年大都市交通センサスでは、多様化する調査ニーズや調査環境の変化に対応するため、従前調査の不足を補い、その調査対象、調査方法、調査内容に若干の変更を行っている。また、調査結果にはサンプル調査や一部データからの推計や拡大処理されたデータが含まれるため、実際の利用者数や経年変化と一致するとは限らない場合もある。

ここでは、調査方法の変更や拡大方法の変更内容について整理するとともに、今回の調査結果と従前調査の結果を比較する場合の留意事項をとりまとめている。

(1) 過年度からの調査票の変更点

平成 22 年調査では、前回調査である平成 17 年調査から調査方法の大きな変更はない。ただし、調査ニーズや券種の変化への対応及び調査精度の向上を図るため、鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査において配布・回収する調査票の内容を一部変更している。ここでは、前回調査からの調査票の主な変更点の概要を示す。なお、変更点の詳細はIV編「参考」の「2. 調査の変更点」を参照のこと。

1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査における通勤利用者の始業時刻の追加

近年、鉄道等の都市交通における朝の通勤時間帯の混雑を緩和するため、事業所によって始業時刻をずらすことで通勤時間帯の分散を図る取り組みが進められてきた。しかし、この取り組みを詳細に検証するための基礎データとなる各事業所の始業時刻、及び実際の通勤時間帯との関係については、これまで十分な調査が行われていなかった。また、列車の遅延への対策等を検討するための政策ニーズに対して、遅延による経済的な影響を把握する際に重要となる通勤者の勤務先到着時刻と始業時刻に関する情報がこれまでは十分ではなかった。

そこで、本調査では、鉄道利用者を対象としたアンケート調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査における調査票に、通勤者の始業時刻の設問を追加した。

2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査における第 2 トリップ目的地の追加

鉄道利用者を対象としたアンケート調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査における調査票に、第 2 トリップ（本日 2 回目の鉄道利用）の情報の活用を考慮して自宅以外の住所の記入欄を追加した。

3) バス・路面電車定期券・普通券利用者調査におけるコミュニティバスの追加

コミュニティバスは、近年、高齢者や障害者等の交通弱者の生活交通手段として、また、交通空白地域・不便地域の解消を図るため各地で導入されており、地域公共

交通において重要な役割を担っている。今後においても、高齢化社会の急速な進行によって増加する高齢者の移動手段を確保し、交通弱者における中心市街地や基幹公共交通機関へのアクセス改善を図るためにも、コミュニティバスの役割はより一層増すものと考えられる。

そこで、本調査では、大都市交通における今後のコミュニティバスの役割の検討に資する基礎調査の第1歩とするべく、まずは前回調査で路線バス等（一般乗合バス及び路面電車）のみを調査対象としていたバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査において、新たにコミュニティバスも調査対象に追加した。バス・路面電車利用者を対象としたアンケート調査であるバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査は、調査対象バスターミナルに乗り入れる一般乗合バス及び路面電車を対象にしており、本調査で追加したコミュニティバスにおいても同様に調査対象バスターミナルでの利用者のみを対象としている。

なお、コミュニティバス利用者については、利用バス会社名の回答が難しいと考えられることから、愛称での回答も可とした。

I. 調査の目的と構成

(2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査の拡大・集計方法

抽出調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査の集計は、各調査票の拡大率を推計することで行っている。平成12年調査以前より調査対象としてきた定期券利用分の調査票については定期券販売枚数により拡大を行い、前回平成17年調査より調査対象として追加された普通券（定期外）利用を含む全鉄道利用分の調査票については自動改札機データから拡大を行っている。本調査においても、前回平成17年調査と同様の方法で拡大・集計を行っている。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数 (①または②)}}{\text{調査票枚数 (有効枚数)}}$$

- 母数：① 駅別の定期券発売枚数（圏域外利用を除く）
 ② 自動改札機データから求める調査日の鉄道利用者数

調査票の回収サンプルの若年齢層の構成割合が低いなどの個人属性構成比の偏りを補正するため、拡大率推計にあたって性別年齢階層別構成比の補正も別途実施しており、これも前回平成17年調査と同様である。

なお、拡大・集計方法の詳細はIV編「参考」の「4. 拡大方法」を参照のこと。

表 I-6 鉄道定期券・普通券等利用者調査における調査票拡大率の推計方法

拡大対象	集計結果の記載箇所	拡大に用いた母数
定期券利用者 (通勤・通学目的とその帰宅目的)	II編 III編 (1. 1～1. 3)	①定期券発売枚数 ・販売された駅別に拡大 ・調査票1枚につき1つの拡大係数 ・平成17年調査と同様
全鉄道利用者 (利用券種、利用目的を問わない)	III編 (1. 4)	②自動改札機データ ・調査日の駅間別鉄道利用人数データによる拡大 ・1トリップにつき1つの拡大係数、1調査票につき最大3トリップ ・平成17年調査と同様

(3) 調査データ活用にあたっての留意事項

- 1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査票の定期券発売枚数からの拡大に係る差異要因
 本調査における鉄道輸送人員の定期券利用分については、鉄道定期券・普通券等利用者調査で配布・回収された各調査票の拡大率を推計し集計した。各調査票の拡大率は、利用者が調査票に記載した定期券購入箇所毎に、集まった調査票枚数と実販売枚数とを比較することで推計している。そのため、本調査において集計された定期券利用分の鉄道輸送人員は、実際の輸送人員数や前回調査結果と比べて以下の差異を含むものとなるため、集計結果の利用にあたっては留意されたい。

表 I-7 定期券利用分の輸送人員数集計値における実輸送人員数との差異要因

差異の要因	備考
通勤通学率 通勤・通学以外の定期利用	定期販売枚数から拡大率を推計する際に通勤通学率を100%（調査日に全ての定期券購入者が通勤・通学及び帰宅に定期券を利用している）と仮定していることから、実際の定期券利用者数よりも1～2割程度多めの輸送人員数となる傾向がある。ただし、定期券を通勤通学以外の目的にも利用することで1日に3回以上定期券を利用する場合は集計に含まれないことから、そのような利用者の多い路線では実際の定期利用者より多めにならない場合もある。
購入駅と券面区間 連絡定期券と委託販売	調査票の有効回答率は事業者や利用駅毎に異なるが、調査票毎に拡大率を推計することで有効回答率の差を補正して集計している。ただし、券面区間別の販売枚数ではなく、駅別の定期券販売枚数によって拡大率を推計している。そのため、異なる路線や区間や事業者を利用している利用者の定期券購入場所が、特定の主要路線や主要駅に集中している場合には、有効回答率の差異が十分に補正されない場合がある。この場合、事業者や路線間、あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計と実績との差異が生じやすい。連絡定期券や委託販売の比率が高い事業者の利用者数は特に留意されたい。

表 I-8 定期券利用分の輸送人員数集計値における前回調査結果との差異要因

差異の要因	備考
定期券に代わる新サービス	近畿圏では従来の定期券に代わりうる新たなサービス（大阪市交通局の「マイスタイル」、近畿圏私鉄各社の「区間指定割引」や「利用回数割引」など）が導入され、定期券利用者が減少している。本調査ではこれら新サービスの利用者は普通券（定期外）利用者として集計している影響を受け、前回平成17年調査に比べ、通勤・通学目的利用者の定期券利用率が低下している事業者があることに留意されたい。

参考1) 本調査における拡大・集計方法は前回平成17年調査から大きな変更はなく、「定期券に代わる新サービス」以外の上記の差異要因は前回の平成17年調査の集計値においても同様であるが、前回集計値との比較による経年変化と実際の経年変化の差異の要因となる可能性がある。

I. 調査の目的と構成

2) 鉄道ODデータに含まれる差異要因

本調査における鉄道輸送人員の普通券（定期外）利用分については、鉄道OD調査において各鉄道事業者から調査対象日の駅間別利用人数（自動改札機データ等）提供をうけて集計した値である。ただし、各事業者から提供をうけた鉄道ODデータには、不足分や着駅不明等が含まれている場合があり、推計や補完を含む集計値となっている。（詳細はIV編「5. 自動改札機データの補正」を参照のこと。）

そのため、本調査において集計された普通券（定期外）利用分の鉄道輸送人員は、実際の輸送人員数等と比べて以下の差異を含むものとなるため、集計結果の利用にあたっては留意されたい。

表 I-9 普通券利用分の輸送人員数集計値における実輸送人員数等との差異要因

差異の要因	集計にあたっての推計・補完方法の概要
相互直通路線や共同利用駅を経由した事業者間相互利用のODは発駅不明となっている場合が多い。	事業者間の相互利用分ODが発駅不明な場合は、当該事業者間の互いのデータを突き合わせる（相互利用者の利用着駅比率が、利用発駅比率と同一と仮定すること）で補完を行っている。
相互直通路線や共同利用駅を経由した事業者間相互利用のODが不明のものがある。	事業者間の相互利用分ODのうち片方向分が欠落している場合には、同一事業者間の反対方向の相互利用分のODの発着駅を反転することで補完を行っている。ただし当該補完ODの利用時刻は不明としている。
乗換改札を経由した事業者間相互利用分が一部欠落している場合がある。	乗換改札を経由した事業者間相互利用分が欠落している場合には、乗換改札設置駅における乗車人員数と降車人員数の差分をとることで欠落分乗降人員数を推計し、当該駅発着のODを拡大補正している。
回数券や企画券など、一部券種の利用分が欠落している場合がある。	一部券種が欠落している場合には、その券種の利用割合、あるいは全乗降人員数等の実績値をもとに、ODを拡大補正している。
調査対象日はある平日の1日。	鉄道OD調査は、任意の平日（火・水・木、ただし大規模な列車遅延発生がない日）の1日を対象としている。そのため、特に普通券（定期外）の利用人員数については、年間の平均的な1日利用者数と異なる場合がある。
定期券の券面区間外への乗越利用の場合、磁気定期とIC定期で集計方法が異なる場合がある。	自動改札機データをもとにOD別利用人員数を集計している事業者では、IC定期の普及拡大が従前調査における普通券輸送人員との差異の要因（磁気定期での乗越しは集計対象外だがIC定期での乗越しは普通券（定期外）利用人員の集計対象である、もしくは磁気定期での乗越しは普通券（定期外）扱いだがIC定期での乗越しは定期扱い等、普通券輸送人員の増加あるいは減少の要因）となっている場合がある。

参考1) 本調査における拡大・集計方法は前回平成17年調査から大きな変更はなく、上記の差異要因は前回の平成17年調査の集計値においても同様である。しかし、相互直通や乗換改札の増加、IC定期券の普及拡大が、前回平成17年調査との差異の要因の一つとなる可能性がある。

Ⅱ. 三大都市圏における公共輸送機関の利用

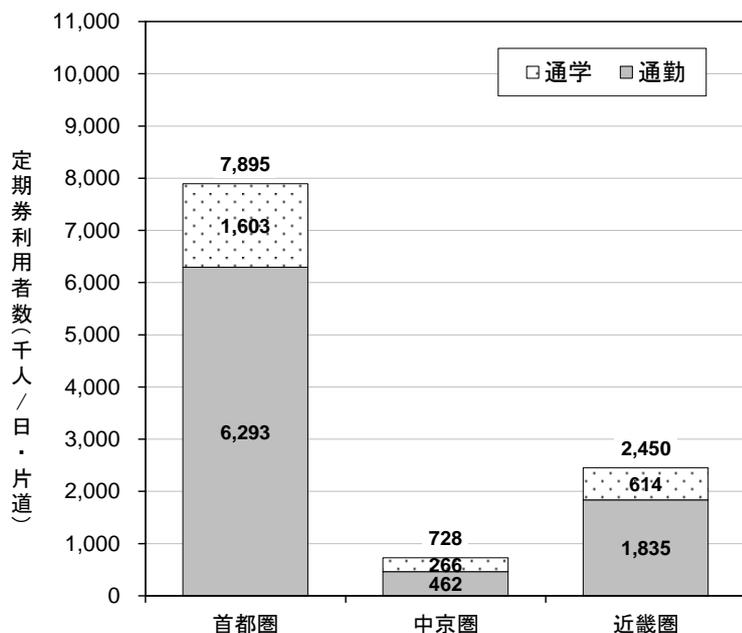
1. 鉄道の利用状況

1. 1 鉄道定期券利用者数の状況

本項では、調査圏域内における鉄道定期券利用者数を示す。なお、ここで示す定期券利用者数は、鉄道事業者から報告された定期券発売枚数をもとに集計したものであり、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

(1) 通勤・通学別にみた鉄道定期券利用者数

三大都市圏における鉄道定期券利用者数は、首都圏で約 790 万人／日・片道、中京圏で約 73 万人／日・片道、近畿圏では約 250 万人／日・片道となっている。



表Ⅱ-1 鉄道定期券利用者数

券種	定期券利用者数(千人/日・片道)		
	首都圏	中京圏	近畿圏
通勤	6,293 (80%)	462 (63%)	1,835 (75%)
通学	1,603 (20%)	266 (37%)	614 (25%)
合計	7,895 (100%)	728 (100%)	2,450 (100%)

() 内は構成比

図Ⅱ-1 鉄道定期券利用者数

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(2) 鉄道定期券利用者数の推移

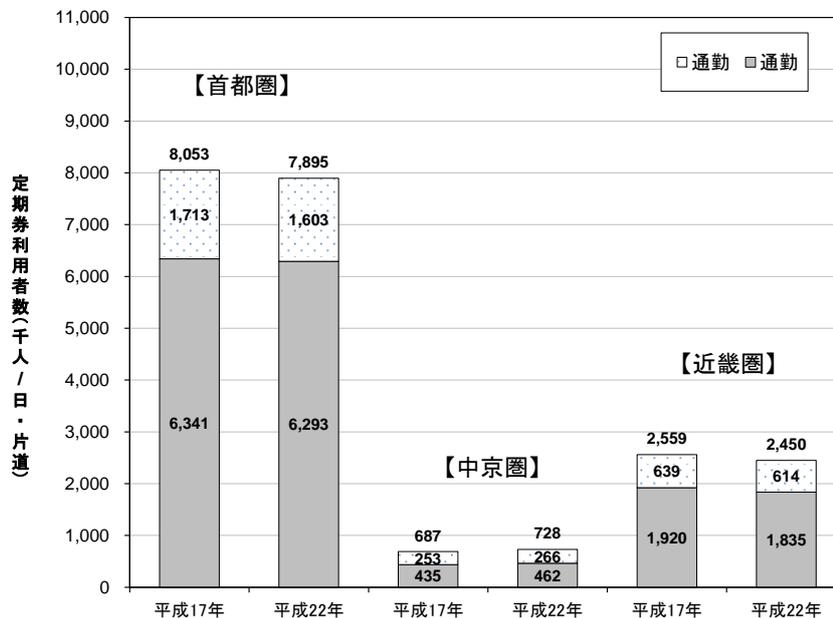
平成17年からの変化をみると、鉄道定期券利用者数は、首都圏では全体で2%の減少、近畿圏では4%の減少となっているが、中京圏においては6%の増加となっている。

なお、近畿圏の減少が大きいのは、本調査で定期券として扱っていない新しい料金形態注1)の利用が増えたためであると考えられる。

ポイント

- 首都圏、近畿圏の定期券利用者は前回調査より減少し、中京圏は増加。

図Ⅱ-2、表Ⅱ-2 圏域別にみた鉄道定期券利用者数の推移



券種	定期券利用者数(千人/日・片道)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成17年	平成22年	変化率	平成17年	平成22年	変化率	平成17年	平成22年	変化率
通勤	6,341	6,293	99%	435	462	106%	1,920	1,835	96%
通学	1,713	1,603	94%	253	266	105%	639	614	96%
合計	8,053	7,895	98%	687	728	106%	2,559	2,450	96%

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際よりも多めの値になる傾向がある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注1) 近畿圏で利用されているICカード「PiTaPa」(株式会社スルッとKANSAI)には利用回数割引や利用額割引の他、予め利用区間を登録することで月額利用料金が割引になる区間指定割引(利用頻度に応じた割引率+月額上限料金が定期券と同等)などといった従来の定期券に代わり得るサービスが各交通機関により導入されている。

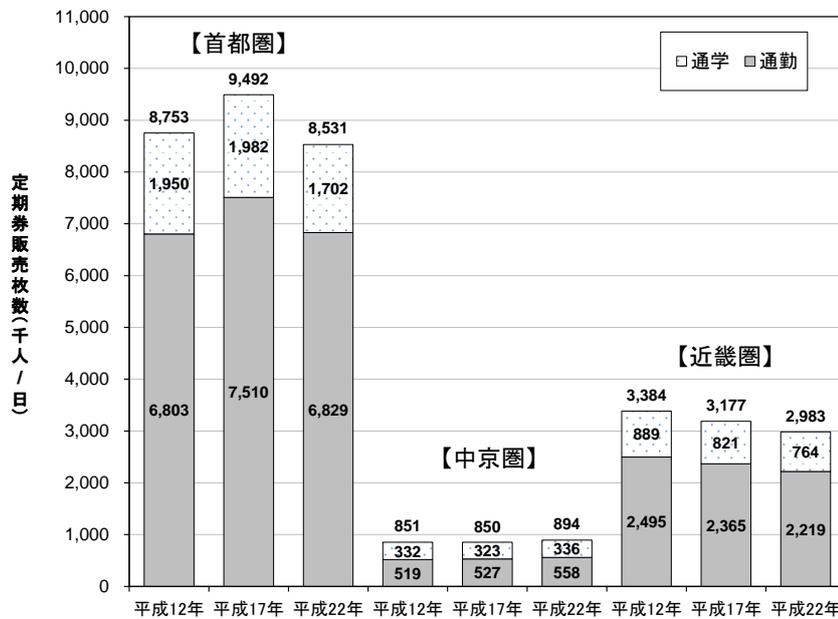
(3) 定期券販売枚数の推移

平成12年からの変化をみると、通勤定期券販売枚数は、首都圏では平成17年に増加したものの平成22年に約100万枚減少している。これは、首都圏において、複数枚所持しなければならなかった定期券が、1枚の定期券で連絡運輸が可能になる連絡定期券販売の増加注1)が要因の1つとして考えられる。中京圏では平成12年から横ばいもしくは増加傾向となっている。近畿圏では平成12年から減少傾向となっている。近畿圏については鉄道定期券利用者数と同様に本調査で定期券として扱っていない新しい料金形態注2)の利用が増えたためであると考えられる。

ポイント

○ 首都圏・近畿圏の定期券販売枚数は前回調査より減少し、中京圏は増加。

図Ⅱ-3、表Ⅱ-3 圏域別にみた鉄道定期券販売枚数の推移



券種	定期券販売枚数(千人/日)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年
通勤	6,803	7,510	6,829	519	527	558	2,495	2,365	2,219
通学	1,950	1,982	1,702	332	323	336	889	821	764
合計	8,753	9,492	8,531	851	850	894	3,384	3,177	2,983

参考1) 「鉄道定期券販売実績」より11月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際よりも多めの値になる傾向がある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注1) IC乗車券「PASMO」が2007年3月サービス開始し、2008年3月に連絡定期券の販売範囲拡大。JRも私鉄も地下鉄も一枚の定期で利用可能となり、3社連絡定期も可能となっている。

注2) 近畿圏で利用されているICカード「PiTaPa」(株式会社スルッとKANSAI)には利用回数割引や利用額割引の他、予め利用区間を登録することで月額利用料金が割引になる区間指定割引(利用頻度に応じた割引率+月額上限料金が定期券と同等)などといった従来の定期券に代わり得るサービスが各交通機関により導入されている。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

1. 2 通勤・通学交通流動

各圏域内における地域ブロック間の通勤・通学交通流動（定期券）を示す。

【首都圏】

首都圏では、東京 23 区を発着地とする通勤・通学交通流動（定期券）が大部分を占めている。それ以外では、神奈川県内で横浜市を中心とするブロック間流動が、5 万人／日前後と比較的まとまって存在している。

東京 23 区内々の流動では、都心 3 区に関連する流動は区部全域から発生していたが、副都心 3 区に関連する流動は、特に 23 区西部ブロックとの間で多くなっている。

- ※都心 3 区 : 千代田区、中央区、港区
- 副都心 3 区 : 新宿区、豊島区、渋谷区
- 23 区西部ブロック : 世田谷区、中野区、杉並区

【中京圏】

中京圏では、名古屋市を発着とする通勤・通学交通流動（定期券）が主体となっており、それ以外の 1 万人／日以上ブロック間交通流動はみられない。

【近畿圏】

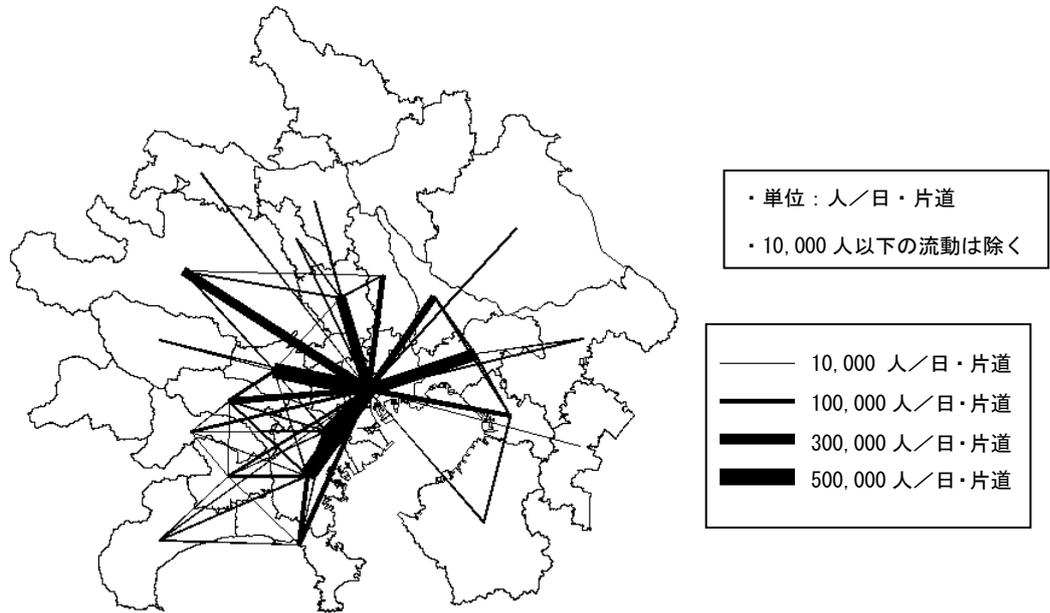
近畿圏では、大阪市を発着とする通勤・通学交通流動（定期券）が多くなっていた。また、大阪市以外の交通流動では、神戸市や京都市を中心とする 5 万人／日前後の流動がみられる。

ポイント

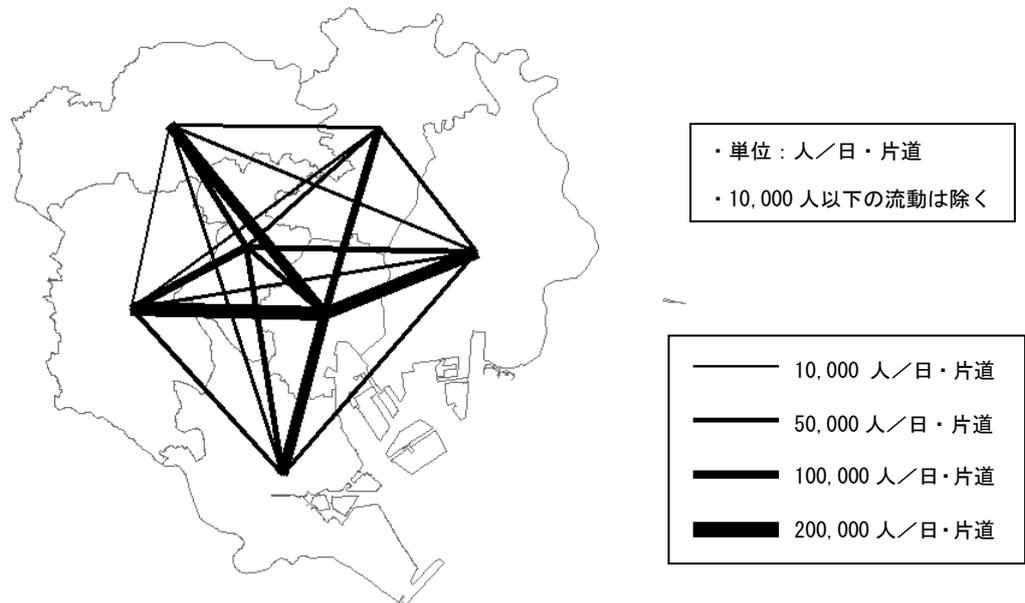
- 各圏域とも中心部と郊外を繋ぐ放射状の流動が多い。また、中京圏を除いて圏域内に複数の大都市・区の間でも大きな流動が発生。

参考 1) ブロックについては、各圏域版Ⅲ編 1. 1 参照。

【首都圏、全域】



【首都圏、23区内々】

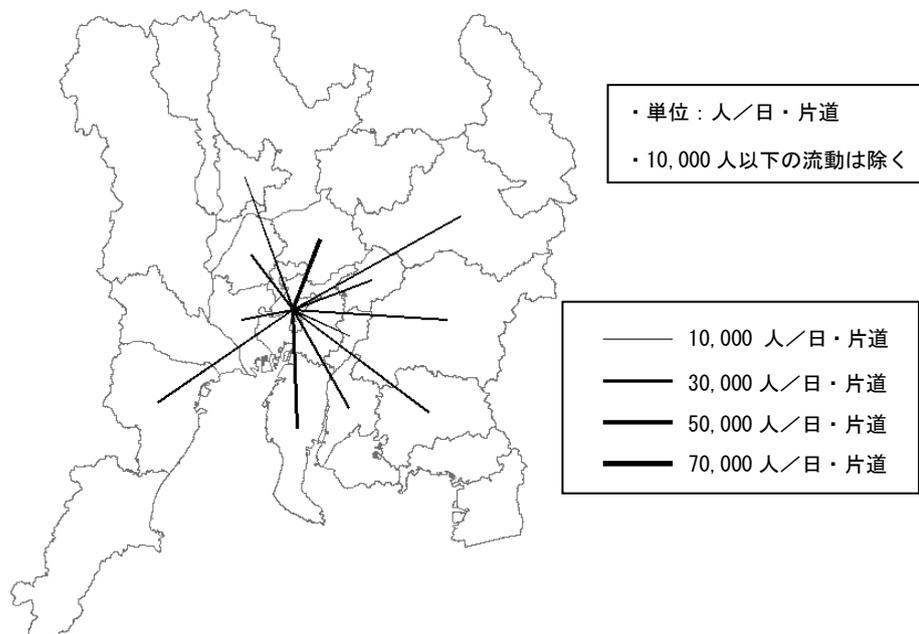


図Ⅱ-4 地域ブロック間交通流動（その1）

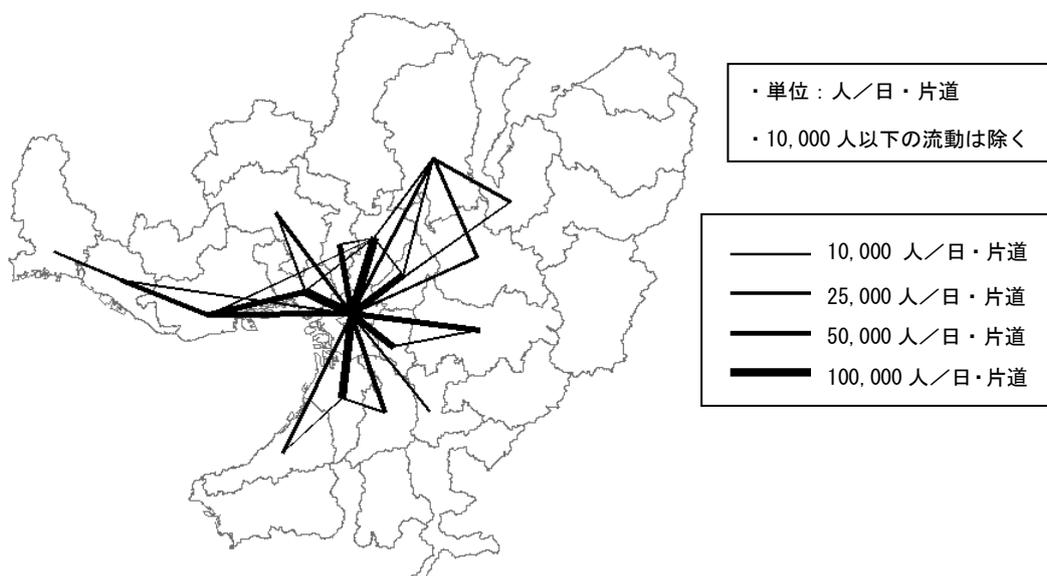
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ-5 地域ブロック間交通流動（その2）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

1. 3 鉄道の利用状況

(1) 駅間断面交通量

【首都圏】

首都圏では、山手線、東海道線方面、中央線方面の一部駅間断面で 50 万人／日を超す交通量となる区間が存在している。

また、首都圏中央から放射方向に延びる路線（中央線、東北線、常磐線、総武線等）で、都心部から 30 km圏前後の区間まで、25 万人／日以上交通量となることが多く、神奈川方面では約 50km 圏まで 10 万人／日以上交通量となっている。

【中京圏】

中京圏では、東山線、名鉄名古屋本線の一部区間で 10 万人／日以上交通量となっている。

東海道本線、中央本線、名鉄名古屋本線、近鉄名古屋線では、都心から約 20 km圏の区間まで 5 万人／日以上交通量となっている。

【近畿圏】

近畿圏では、御堂筋線の一部区間および阪急の梅田～十三間で 25 万人／日以上交通量となっている。

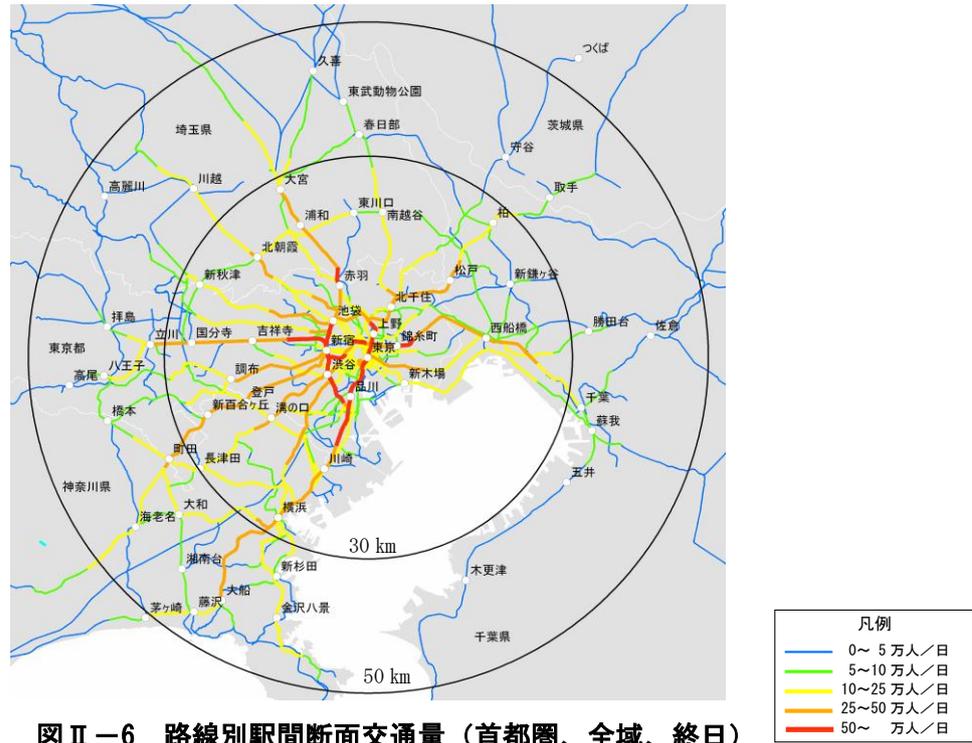
東海道・山陽本線では、都心から約 50 km圏の区間まで、10 万人／日以上交通量となっている。その他路線では、都心から約 30 km圏の区間までに 10 万人／日以上となっている区間がある。

ポイント

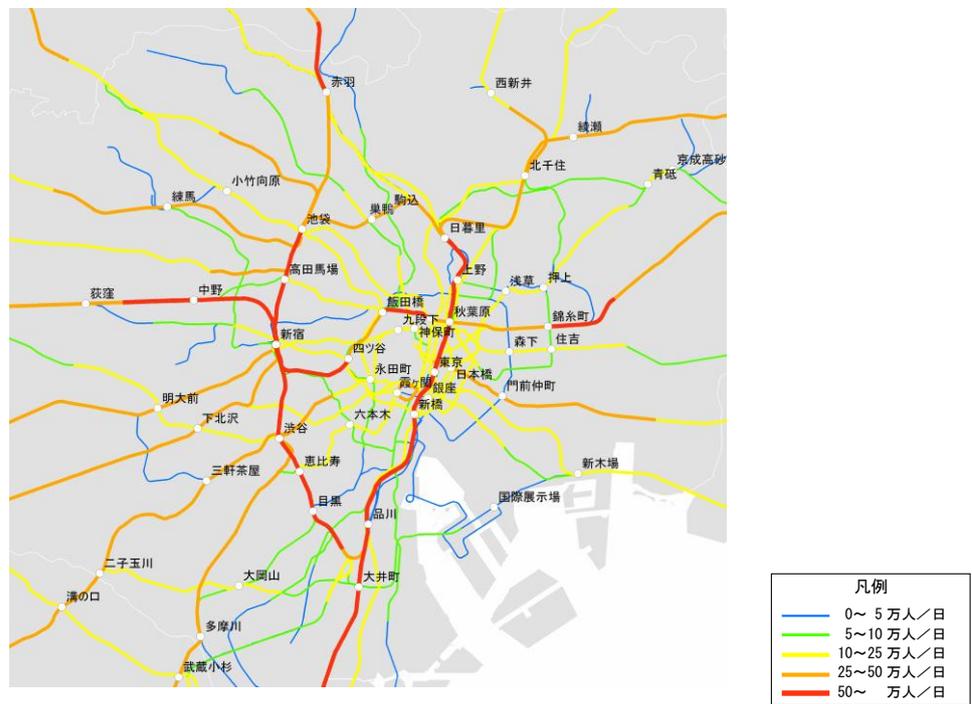
- 首都圏・近畿圏では、50km 圏まで 10 万人／日以上交通量の路線が存在し、中京圏では、10 万人／日以上交通量の路線は 10km 圏内に収まる。

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学目的とした定期券利用者を各駅間毎に拡大率を考慮して集計した。普通券は「鉄道OD調査」より集計した。駅間断面交通量は、その合計値を示す。
 参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際よりも多めの値になる傾向がある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-6 路線別駅間断面交通量（首都圏、全域、終日）



図Ⅱ-7 路線別駅間断面交通量（首都圏、中心部、終日）

参考1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。
 参考2) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

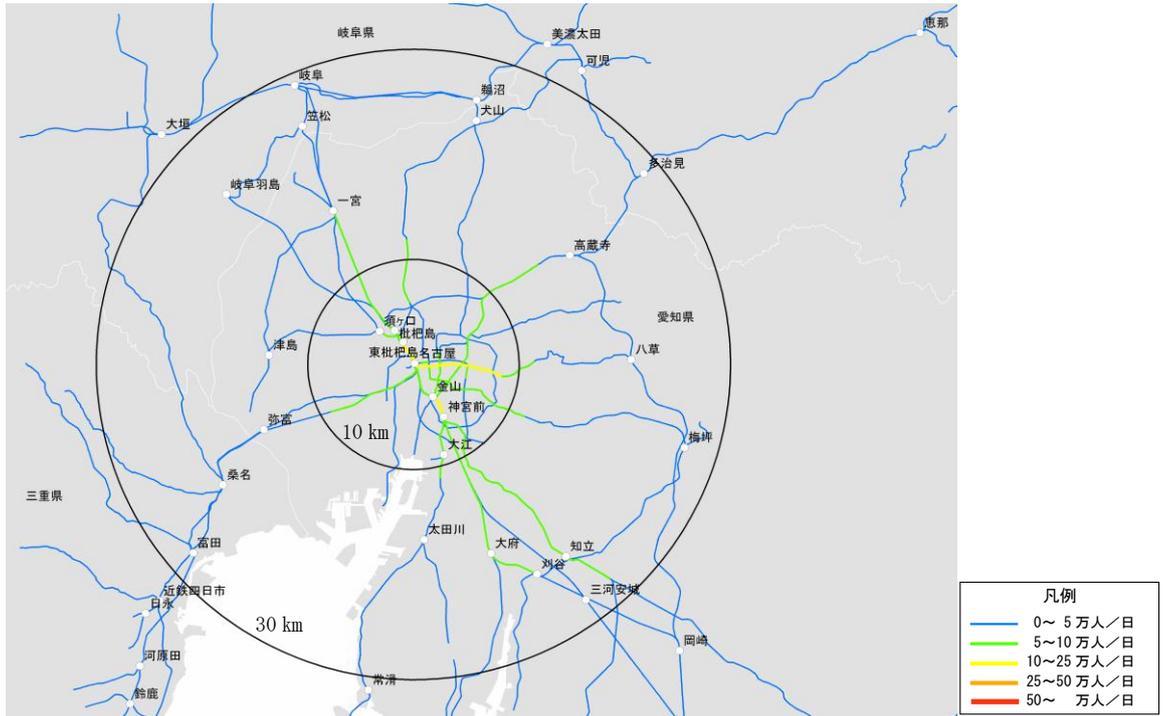


図 II - 8 路線別駅間断面交通量（中京圏、全域、終日）

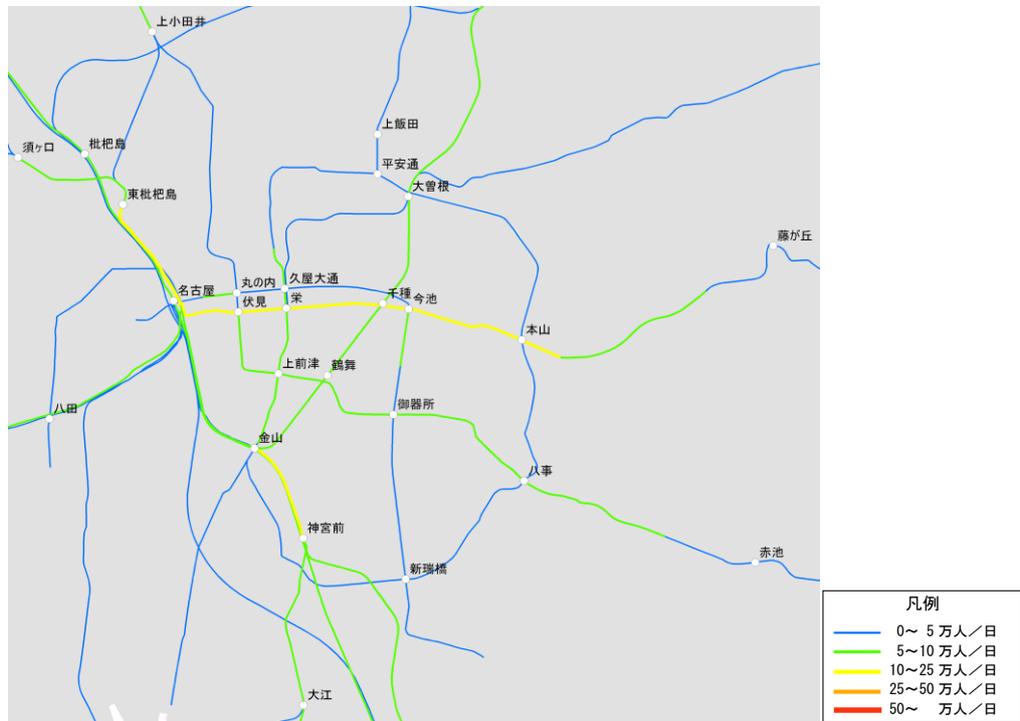
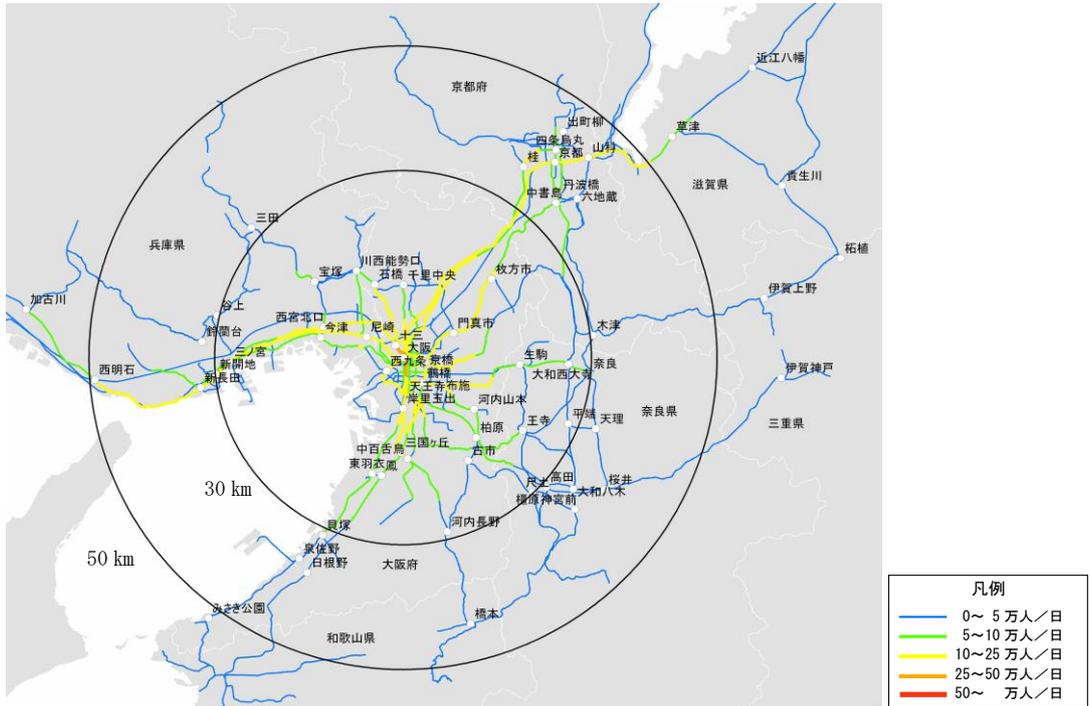


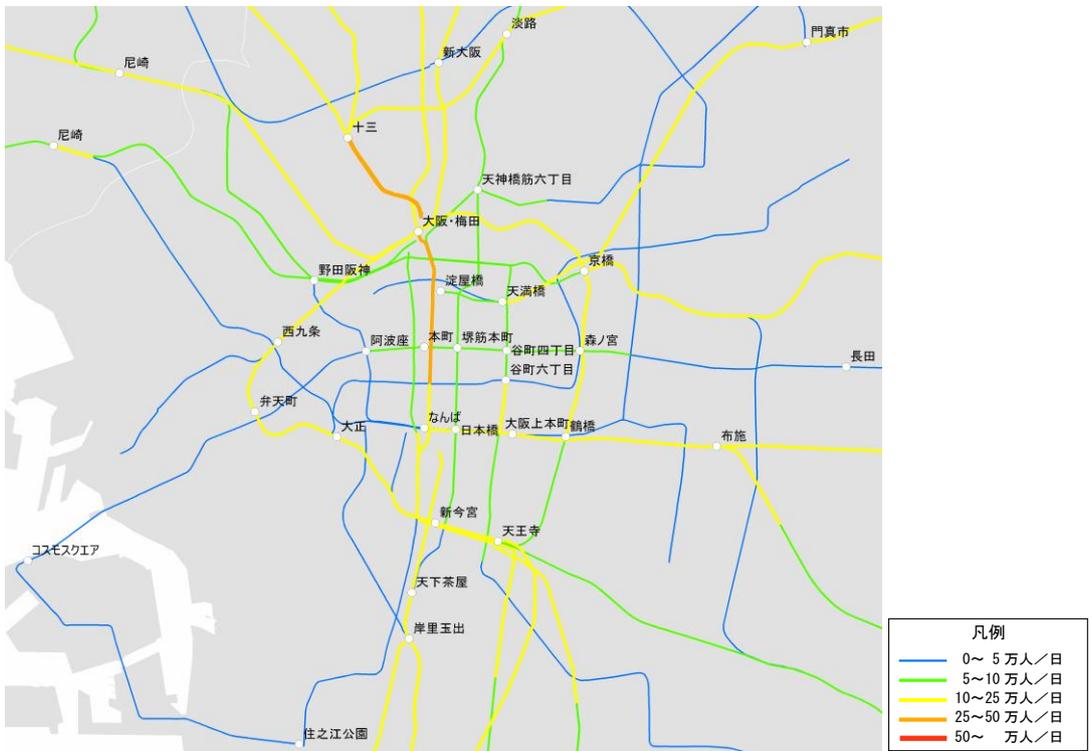
図 II - 9 路線別駅間断面交通量（中京圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間）。
 参考 2) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-10 路線別駅間断面交通量（近畿圏、全域、終日）



図Ⅱ-11 路線別駅間断面交通量（近畿圏、中心部、終日）

参考1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。
 参考2) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

(2) 輸送力

【首都圏】

首都圏では、山手線、埼玉方面、横浜方面等の一部駅間断面で50万人／日を超す輸送力となる区間が存在している。

また、首都圏中央から放射方向に伸びる路線（中央線、東北線、常磐線、総武線等）で、都心部から30km圏前後の区間まで、25万人／日以上輸送力となる路線が多い。

【中京圏】

中京圏では、名鉄名古屋本線の一部区間で25万人／日以上輸送力となっている。

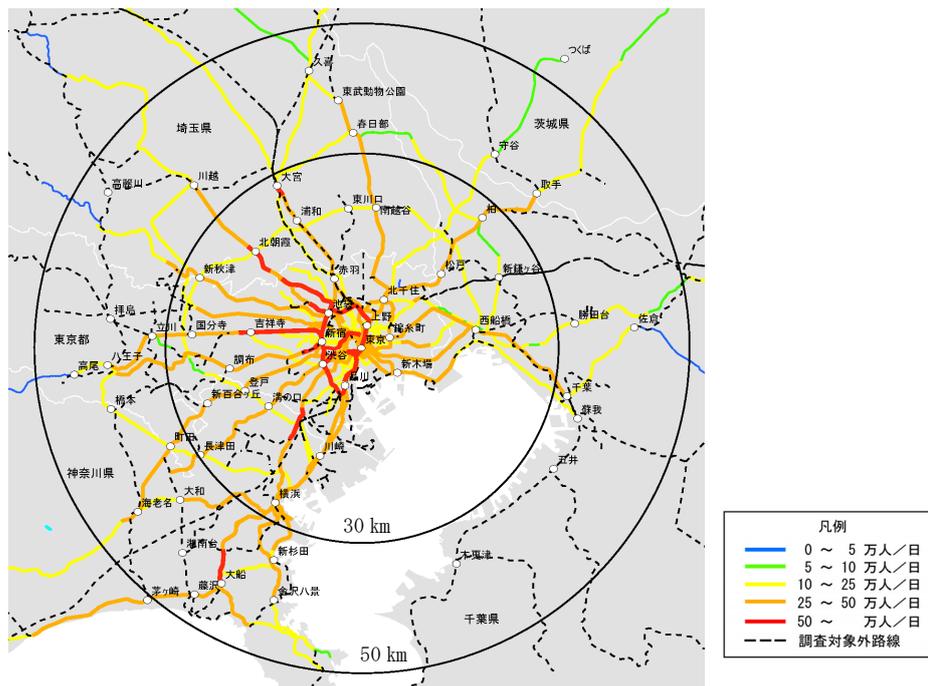
また、中京圏中央から放射方向に伸びる路線（東海道本線、中央本線、名鉄名古屋本線、近鉄名古屋線等）では、都心から10km圏超の区間まで10万人／日以上輸送力となる路線が多い。

【近畿圏】

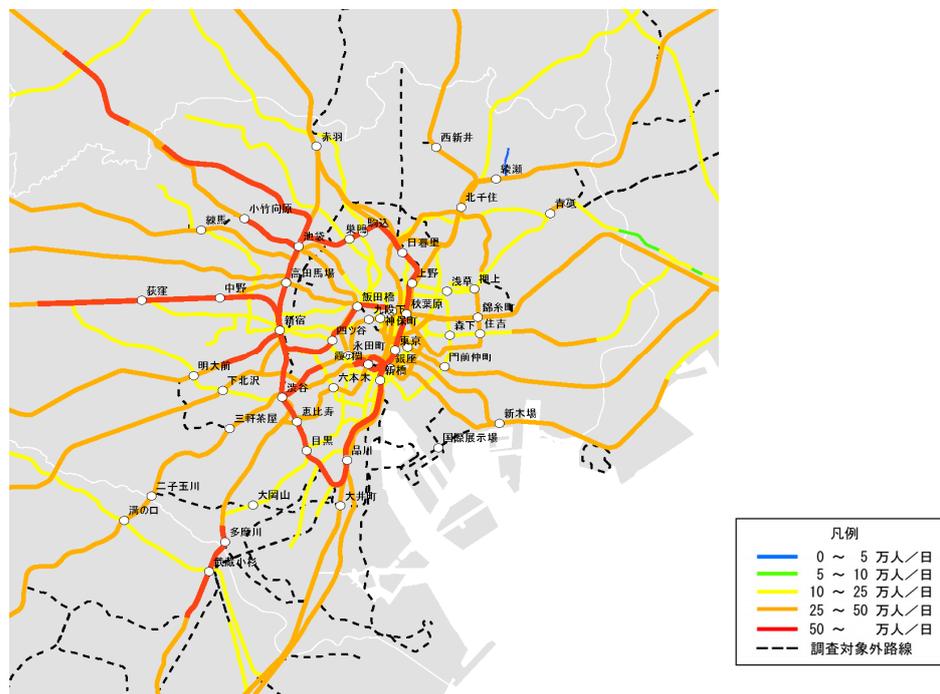
近畿圏では、並行路線の輸送力を含めると御堂筋線の一部区間および阪急の梅田～十三間で50万人／日以上輸送力となっている。

また、大阪と神戸・京都を結ぶ路線や大阪市内の路線等で、25万人／日以上輸送力となる路線が多い。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-12 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、全域、終日）



図Ⅱ-13 主要路線別駅間断面輸送力（首都圏、中心部、終日）

参考1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。
 参考2) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

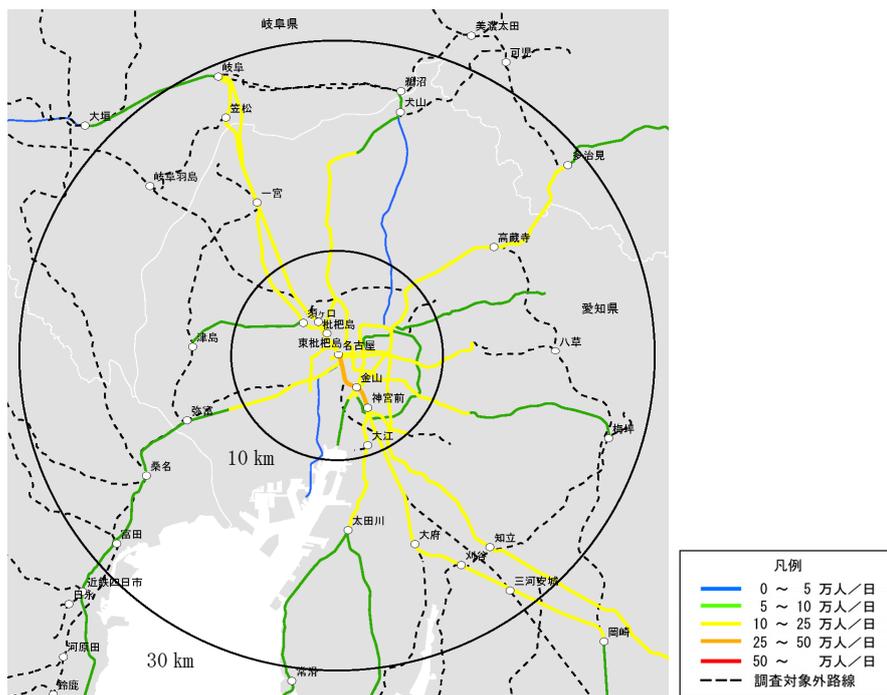


図 II-14 主要路線別駅間断面輸送力（中京圏、全域、終日）

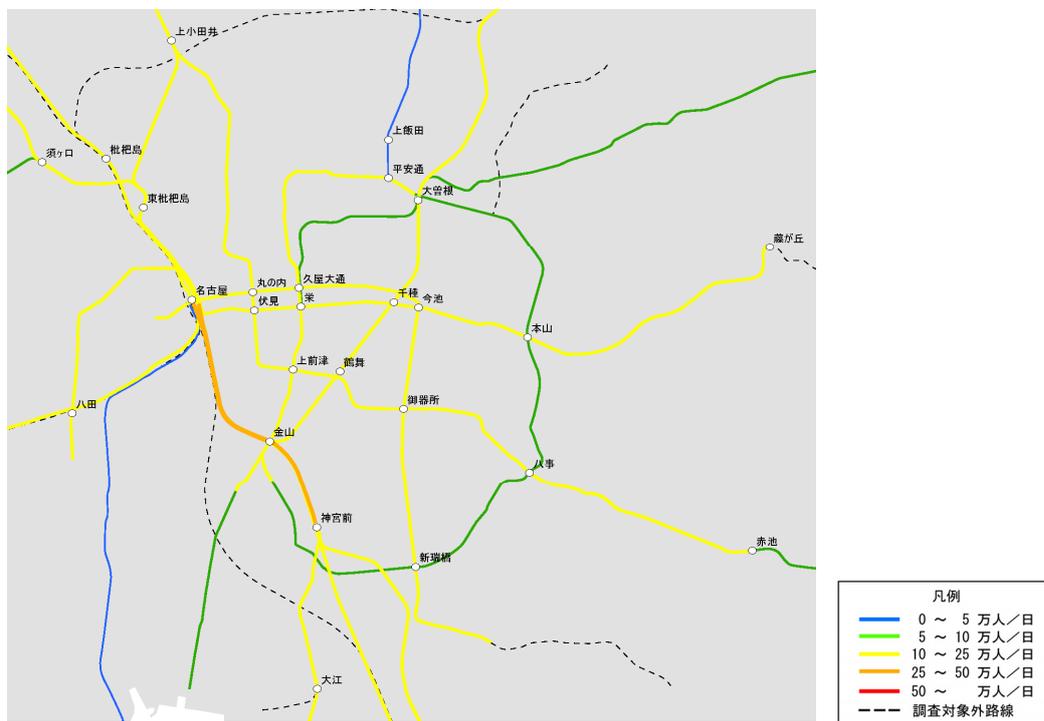
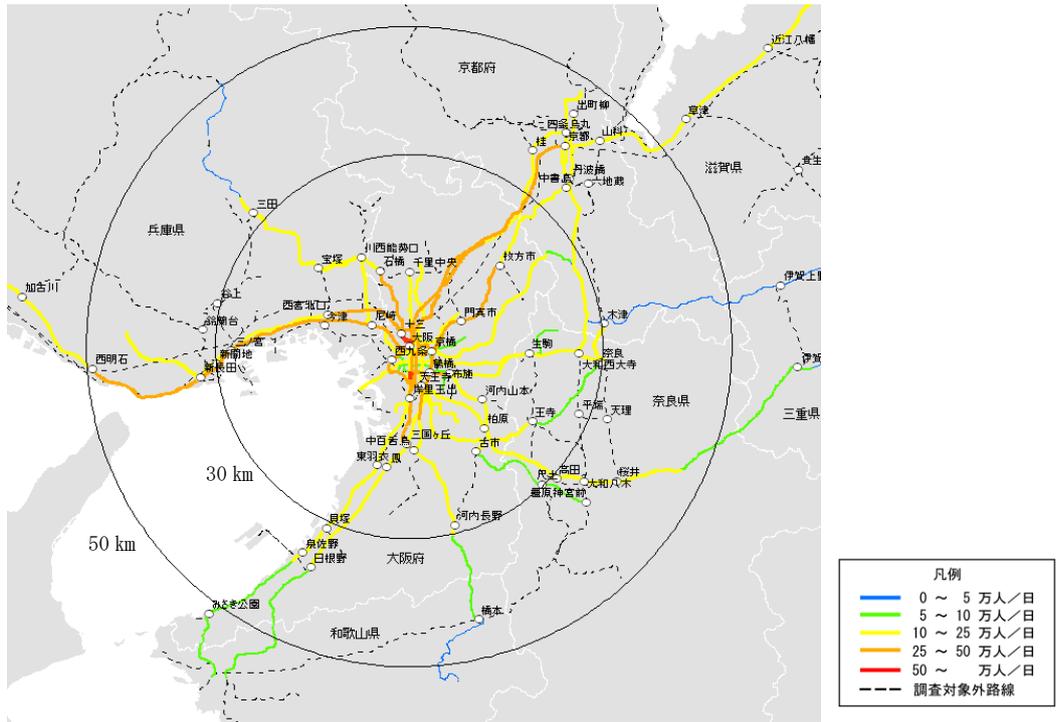


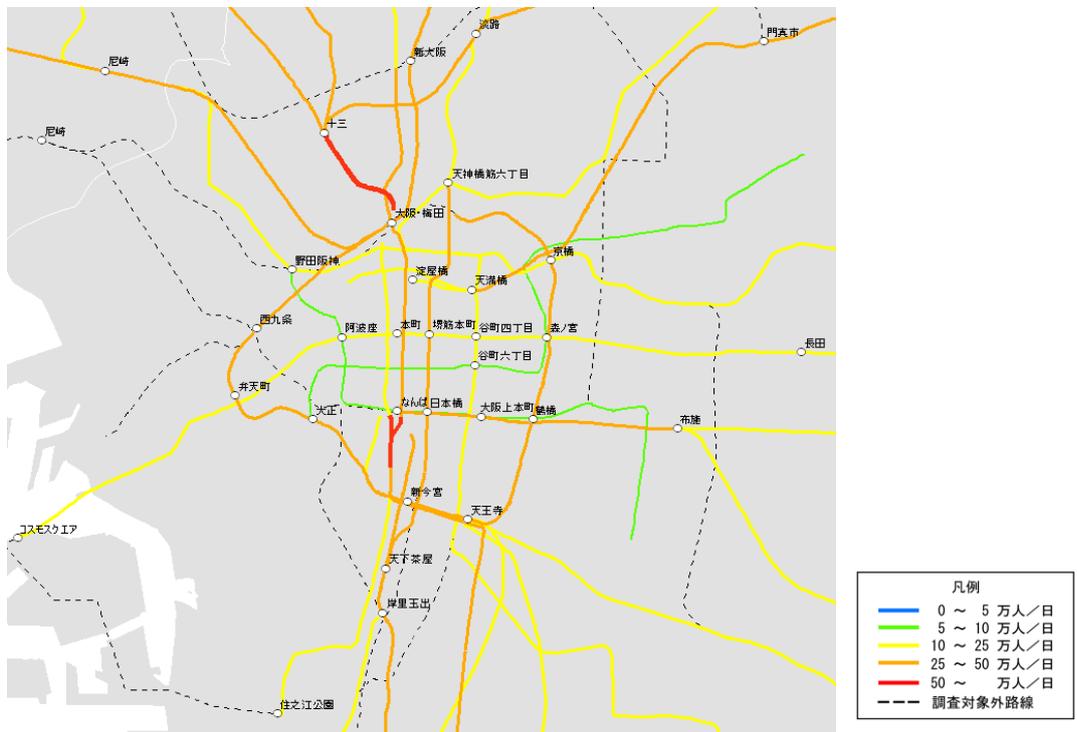
図 II-15 主要路線別駅間断面輸送力（中京圏、中心部、終日）

参考 1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。
 参考 2) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-16 主要路線別駅間断面輸送力（近畿圏、全域、終日）



図Ⅱ-17 主要路線別駅間断面輸送力（近畿圏、中心部、終日）

参考1) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、福知山線の大阪～尼崎区間）。
 参考2) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

(3) 主要ターミナルにおける利用状況

【首都圏】

首都圏において最も乗換え人員数の多いターミナルは、新宿関連（新宿駅、新宿三丁目駅、新宿西口駅、西武新宿駅を含む）で65万人／日・片道となっている。

その他では、池袋（池袋駅）が50万人／日・片道、渋谷（渋谷駅）が47万人／日・片道となっている。

乗換え人員の上位20ターミナルは、押上関連（押上駅）を除いて全てJR線関連のターミナルとなっている。

【中京圏】

中京圏において最も乗換え人員数の多いターミナルは、名古屋（名古屋駅、名鉄名古屋駅、近鉄名古屋駅を含む）で12万人／日・片道となっている。

その他では、金山（金山駅）が8万人／日・片道、神宮前（神宮前駅、熱田駅を含む）が4万人／日・片道の順となっている。

【近畿圏】

近畿圏において乗換え人員の最も多いターミナルは、大阪・梅田（大阪駅、梅田駅、東梅田駅、西梅田駅、阪神梅田駅、阪急梅田駅、北新地駅を含む）で37万人／日・片道となっている。

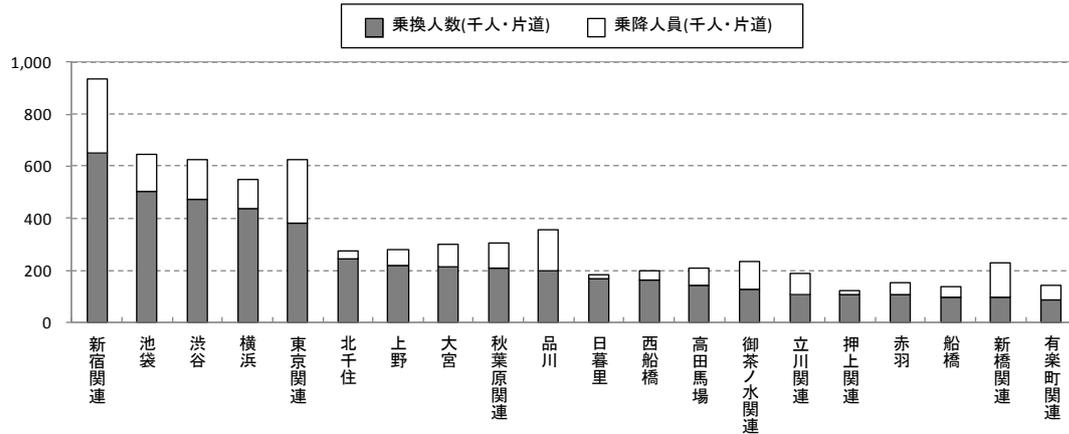
その他では、天王寺（天王寺駅、大阪阿部野橋駅を含む）が18万人／日・片道、京橋（京橋駅）が16万人／日・片道の順となっている。

参考1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって1つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。

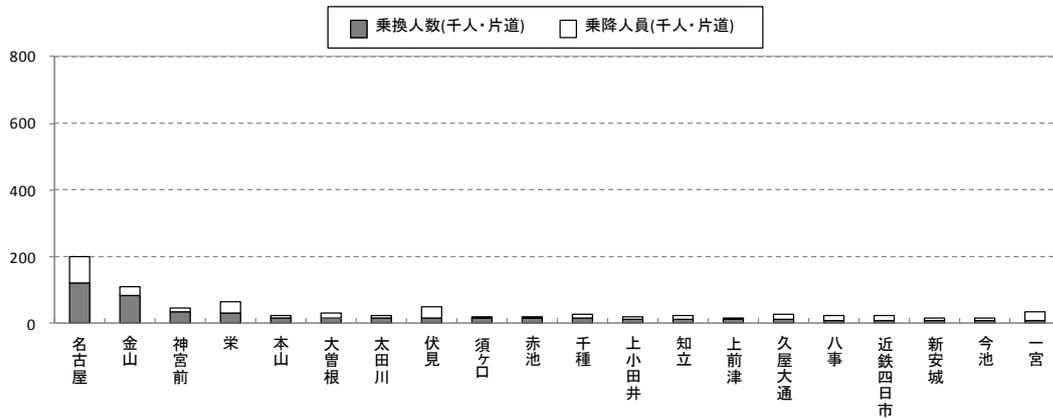
参考2) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1. 8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

参考3) 乗換え人員数には、直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

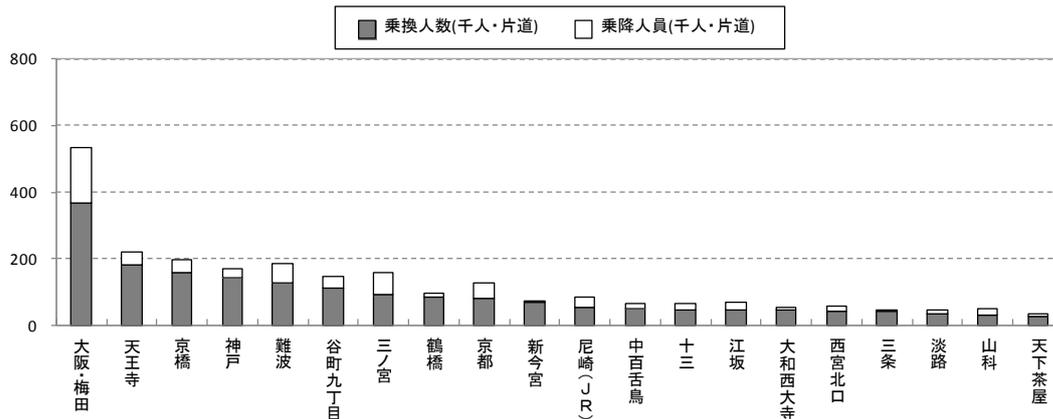
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



< 首都圏 >



< 中京圏 >



図Ⅱ-18 主要ターミナルにおける利用状況（乗換え人員数上位20ターミナル）

参考1) 各圏域の主要ターミナルにおける乗換え人員（定期券）の上位20ターミナルを示す。
 参考2) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1.8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

(4) 端末交通手段（定期券）

① アクセス交通手段（居住地から鉄道駅まで）

アクセス交通手段は、各圏域とも徒歩の割合が最も高く、首都圏で64.8%、中京圏で38.3%、近畿圏で57.4%である。次いで割合が高いアクセス交通手段は自転車で、首都圏で18.3%、中京圏で31.9%、近畿圏で22.7%となっている。

各圏域間を比較すると、首都圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も高く、自転車の利用割合が最も低い。両者を合計した利用割合は約80%を占めている。

中京圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も低く、自転車の割合が最も高い。両者を合計した利用割合は約70%を占めているが、他圏域に比べると車（送迎、その他）の利用割合が高い。

近畿圏は徒歩・自転車の割合が首都圏と同程度であり、両者を合計した利用割合は約80%を占めている。各圏域のなかでは、バイクの利用割合が高くなっている。

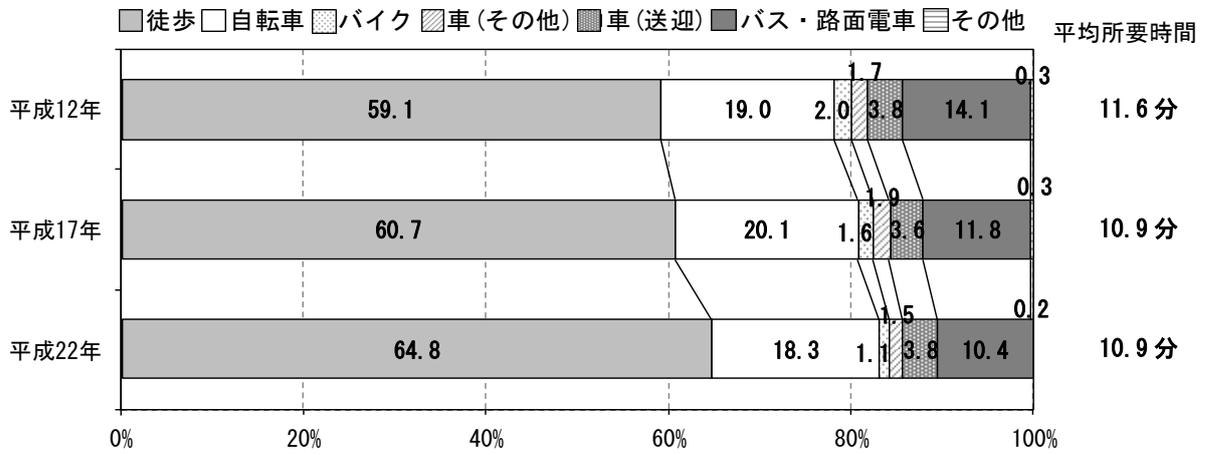
アクセスに要した時間は、各圏域とも約11分で中京圏が他圏域よりもやや長くなっている。

ポイント

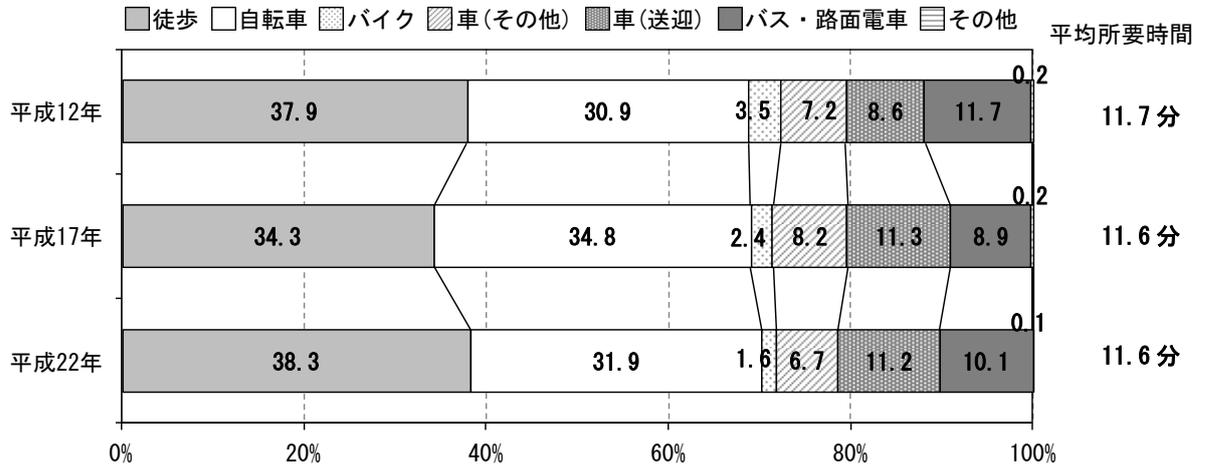
- 3圏域とも徒歩の割合が最も高く、次いで自転車の利用割合が高く、両者を合計した利用割合は約70~80%を占めており、平成12年から平成22年にかけて増加傾向にある。
- 鉄道アクセス交通手段としてのバス・路面電車の利用割合は首都圏と近畿圏では減少傾向がみられ、3圏域とも約10%となっている。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

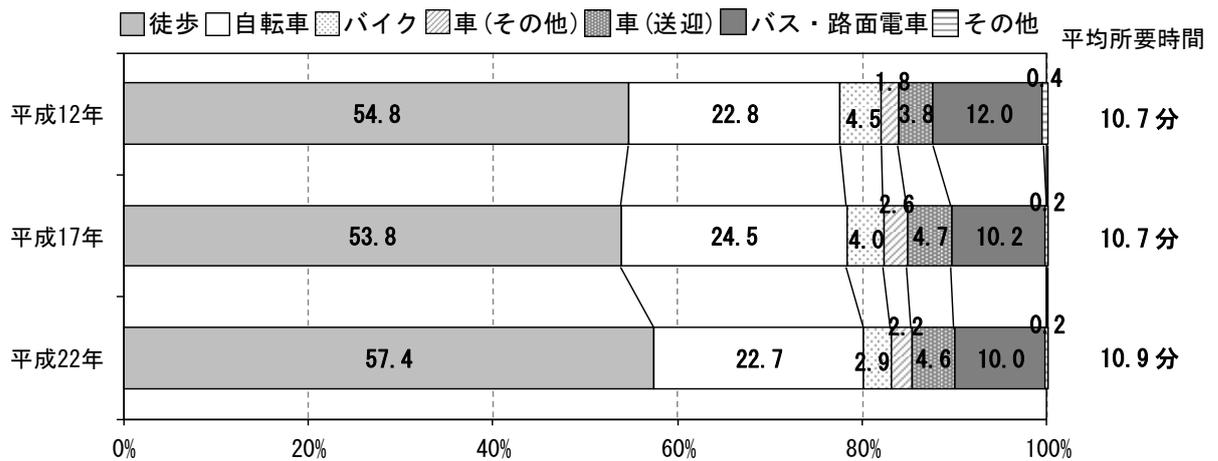
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ-19 端末交通手段構成（アクセス）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

② イグレス交通手段（鉄道駅から勤務・就学地まで）

イグレス交通手段は、各圏域とも徒歩の割合が最も高く、首都圏で90.1%、中京圏で77.3%、近畿圏で85.5%と、大半を占めている。

各圏域を比較すると、首都圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も高く、自転車の利用割合が最も低くなっている。

中京圏は各圏域のなかで徒歩の割合が最も低いが、自転車の割合は最も高い。他圏域に比べるとバス・路面電車、送迎バスの利用割合も高くなっている。

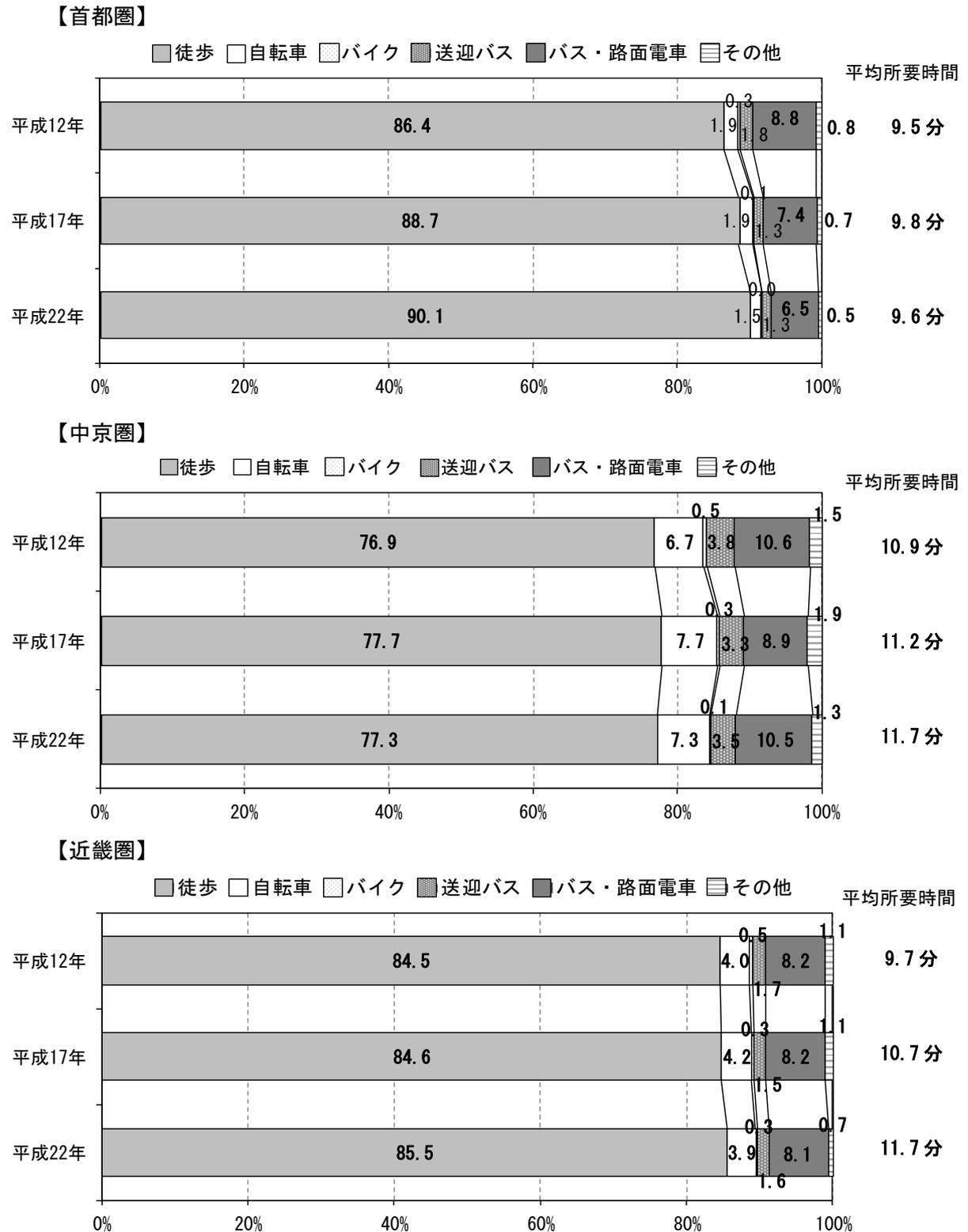
近畿圏は各圏域のなかで徒歩の割合が首都圏より低く中京圏より高い。

イグレスに要した時間は、首都圏で約10分、中京圏・近畿圏で約12分となっている。

ポイント

- 3圏域とも徒歩の割合が最も高く、大半を占める。
- イグレスに要した時間は首都圏が最も短く、他圏域より約2分短い。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-20 端末交通手段構成（イグレス）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用調査」より集計。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(5) 所要時間（定期券）

三大都市圏における通勤・通学定期券利用者の平均所要時間は、通勤定期券利用者では、首都圏が最も長く（68.7分）、次いで近畿圏（62.7分）、中京圏（61.0分）となっている。また、通学定期券利用者は、同様に首都圏（77.0分）、近畿圏（74.9分）、中京圏（71.8分）となっている。

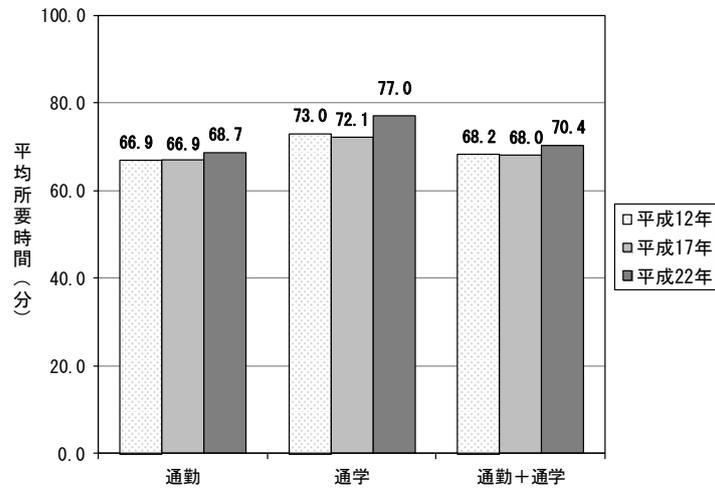
ポイント

- 所要時間は通勤・通学とも首都圏が最も長く、次いで近畿圏、中京圏の順。

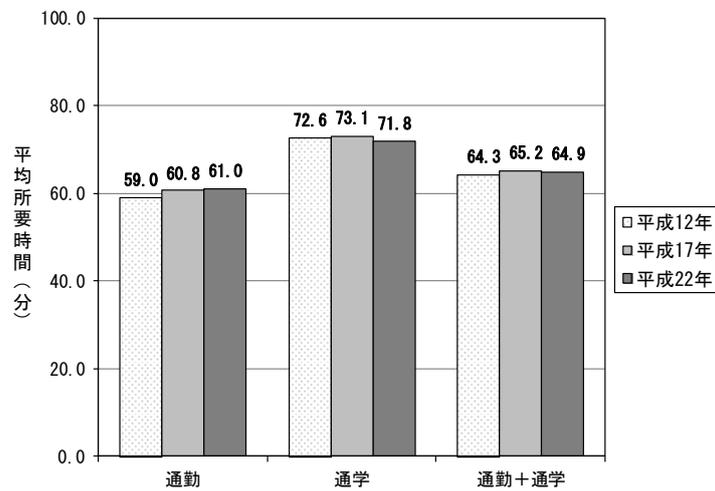
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用トリップの所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

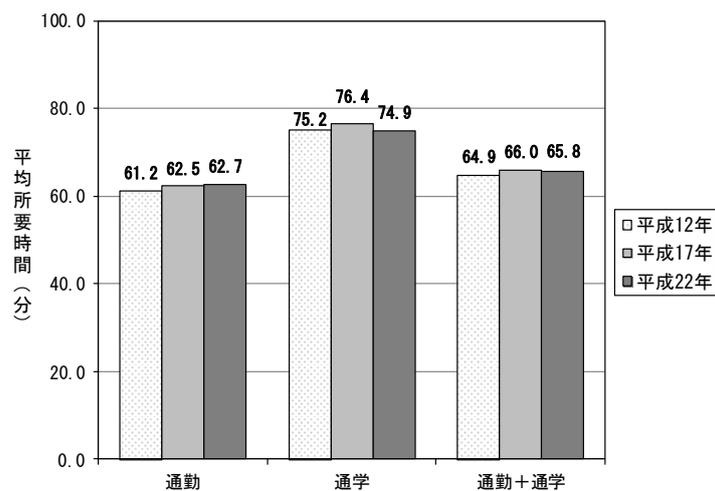
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ-21 平均所要時間（鉄道）の推移

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用トリップの所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

(6) 始業時刻と勤務先到着時刻（通勤定期券）

① 始業時刻の状況

本調査より鉄道定期券・普通券等利用者調査の設問に「勤め先の始業時刻」（通勤者のみ記入）を追加した。

通勤定期券利用者の始業時刻の状況は、首都圏と近畿圏では「9:00～9:14」の割合が最も多く、中京圏では「8:30～8:44」の割合が最も多い。各圏域とも「8:30～9:14」で全体の約70～80%を占めている。

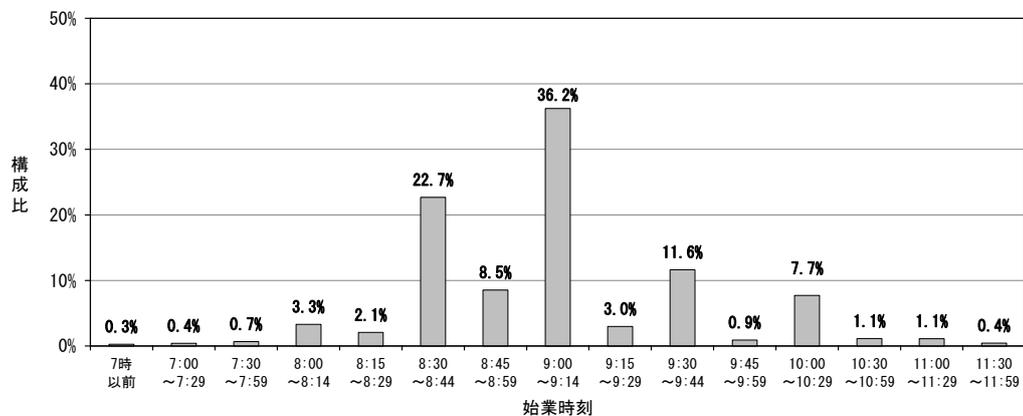
各圏域を比較すると、首都圏は他の2圏域に比べて「9:30～9:44」、「10:00～10:29」の割合が高く、「8:30～9:14」の割合（首都圏68%、中京圏79%、近畿圏74%）が3圏域の中で最も低くなっている。

中京圏は、「8:30～9:14」の割合が3圏域の中で最も多くなっている。

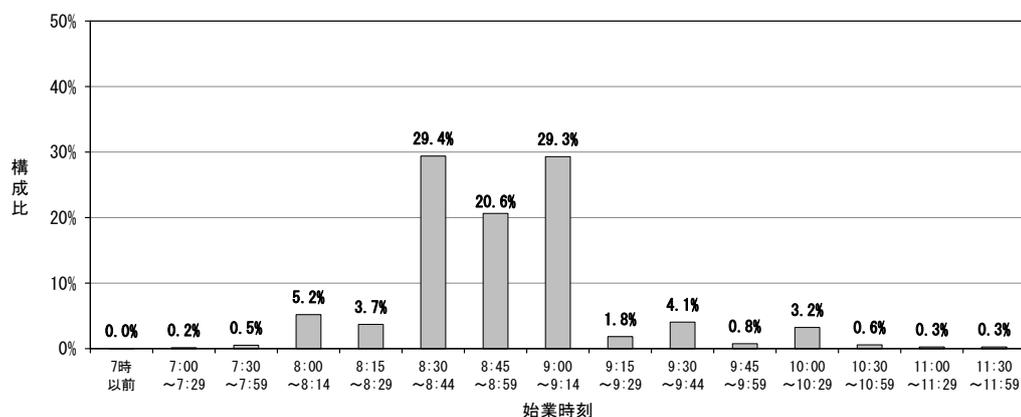
近畿圏は、首都圏と似通った傾向となっているが、首都圏よりも「9:30～9:44」、「10:00～10:29」の割合が少ない。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

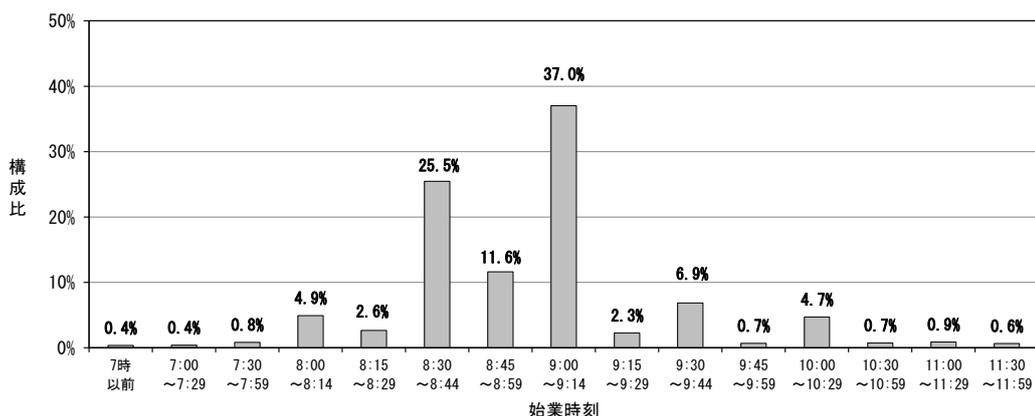
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ-22 勤務先始業時刻分布

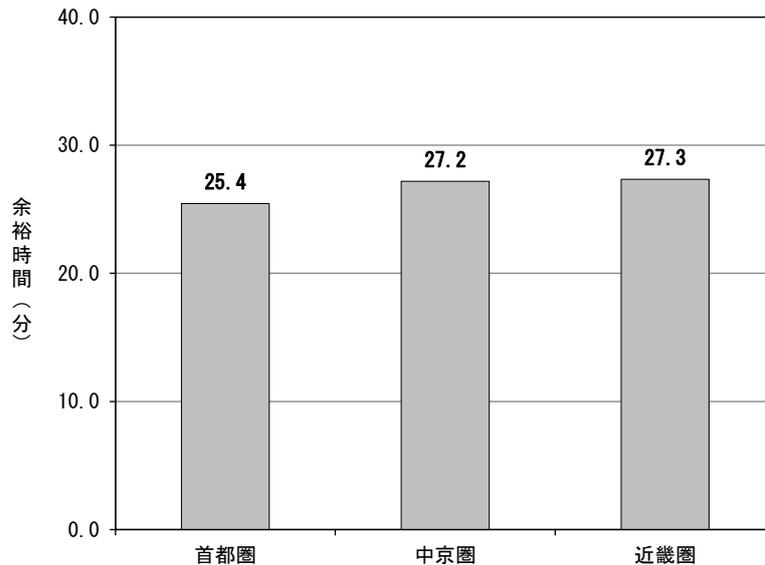
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤とした定期券利用者の「勤務先の始業時刻」を拡大率を考慮して集計した。なお、ここでは勤務先始業時刻が午前中の回答のみを有効とした。

参考2) 勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としている。

② 余裕時間の状況

a) 平均余裕時間

通勤定期券利用者の余裕時間（勤務先始業時刻－到着時刻）注1）の状況を以下に示す。平均余裕時間は、首都圏で25.4分、中京圏で27.2分、近畿圏で27.3分であり、首都圏が他の圏域に比べて約2分短い。



図Ⅱ-23 平均余裕時間

b) 勤務先始業時刻別余裕時間

勤務先始業時刻別にみた余裕時間（勤務先始業時刻－到着時刻）の状況を以下に示す。

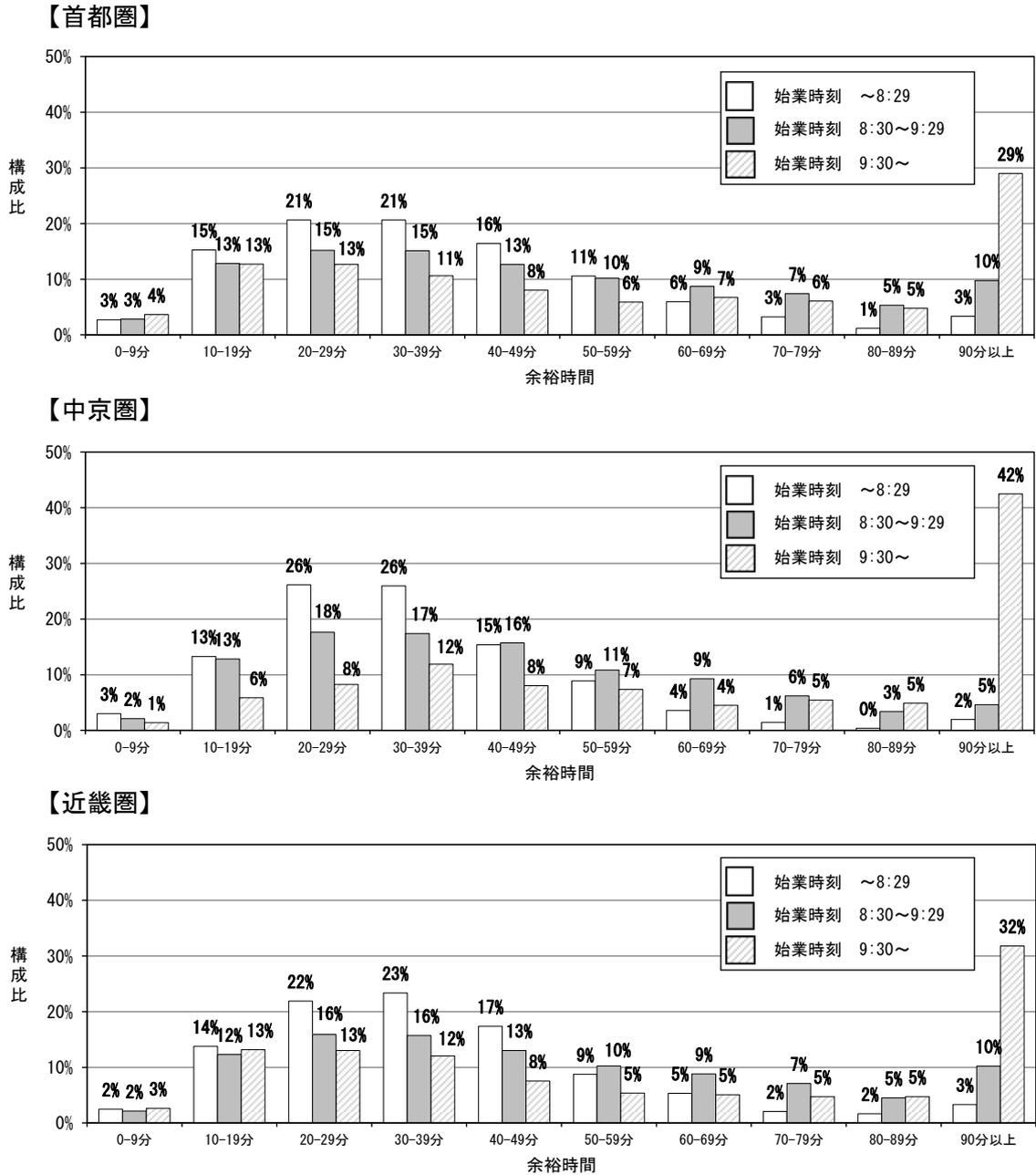
各圏域とも始業時刻が8:30より前の通勤定期券利用者は、各圏域とも余裕時間が比較的短い傾向であった。始業時刻の回答が大半を占めていた「8:30～9:29」の通勤定期券利用者については、その前後の始業時刻の利用者に比べ、60分前後の余裕時間をもって出勤している利用者の割合が比較的高い。

なお、余裕時間90分以上で始業時刻が9時30分以降の割合が高くなっている理由は、勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としていることが影響していると考えられる。

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻）と余裕時間（勤務先始業時刻－目的地への到着時刻）を拡大率を考慮して集計した。なお、ここでは勤務先始業時刻が午前中の回答のみを有効とした。

注1) 勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としている。平均余裕時間の集計では、始業時刻が9:30以降で、かつ、余裕時間（勤務先始業時刻－到着時刻）が90分以上のものは集計対象外とした。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-24 始業時刻別余裕時間別の構成比

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻）と余裕時間（勤務先始業時刻－目的地への到着時刻）を拡大率を考慮して集計した。
 なお、ここでは勤務先始業時刻が午前中の回答のみを有効とした。
 参考2) 勤務先がフレックスタイム制度を導入している会社では、コアタイムがある場合はその開始時刻を始業時刻としている。

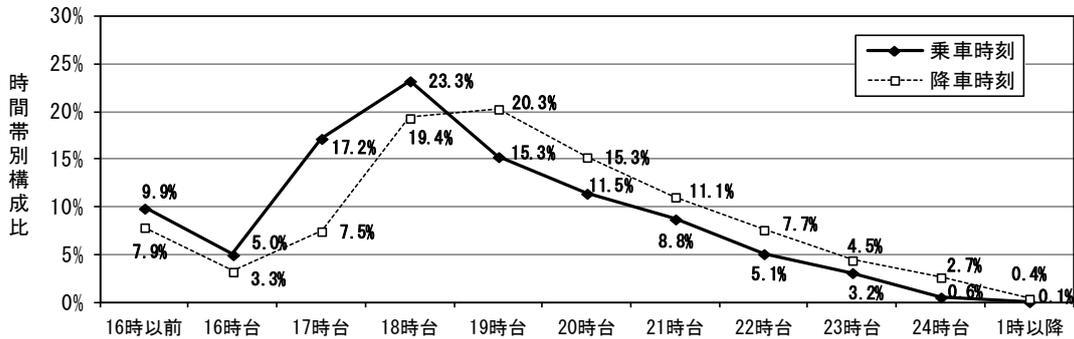
(7) 帰宅時の利用状況（帰宅時間帯分布）

三大都市圏における帰宅時間帯分布（帰宅時の初乗り駅乗車時刻、最終降車駅降車時刻）を示す。

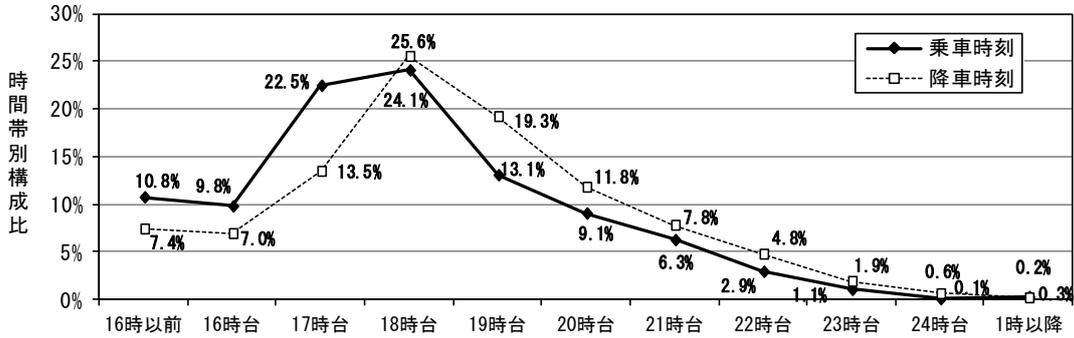
ポイント

- 各圏域とも帰宅時のピークは乗車時間が17～18時台、降車時間がそれよりも1時間遅い18～19時となっている。
- 首都圏の降車時間は他圏域よりも遅めの時間になる傾向にある。

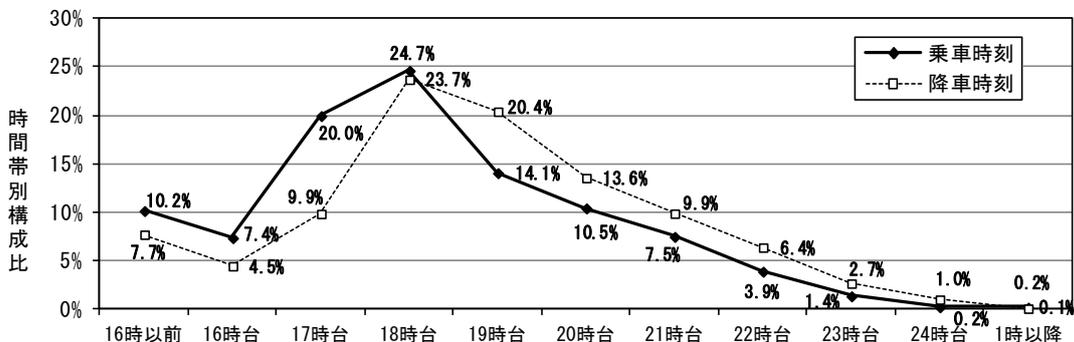
【首都圏】



【中京圏】



【近畿圏】



図Ⅱ-25 帰宅時間帯分布

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用トリップの乗車時刻及び降車時刻を拡大率を考慮して集計した。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

2. バス・路面電車の利用状況

本項では、調査圏域内におけるバス・路面電車利用者の定期券利用者数（定期券販売枚数）、利用目的別券種構成、鉄道端末としての利用状況などについて示す。なお、ここで示す利用目的別券種構成は、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、実際の構成比と異なる場合があることに留意されたい。

(1) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）

調査圏域内におけるバス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）を以下に示す。なお、ここでいう定期券利用者数は、バス・路面電車事業者から報告された定期券発売枚数を集計したものであり、一人が2枚以上の定期券を保有している場合は、重複計上となる。

各圏域におけるバス・路面電車定期券利用者数は、首都圏で約38万人/日、中京圏で約9万人、近畿圏で約26万人であり、首都圏は中京圏の約4倍、近畿圏の約1.5倍であった。定期券利用者全体に占める通勤定期券利用者の割合は、首都圏は約64%、中京圏では約65%であるのに対して、近畿圏では約76%と、他の2圏域に比べて大きい。

ポイント

- 定期券利用者全体に占める通勤定期券利用者の割合は、首都圏は約64%、中京圏では約65%であるのに対して、近畿圏では約76%と、他の2圏域に比べて大きい。

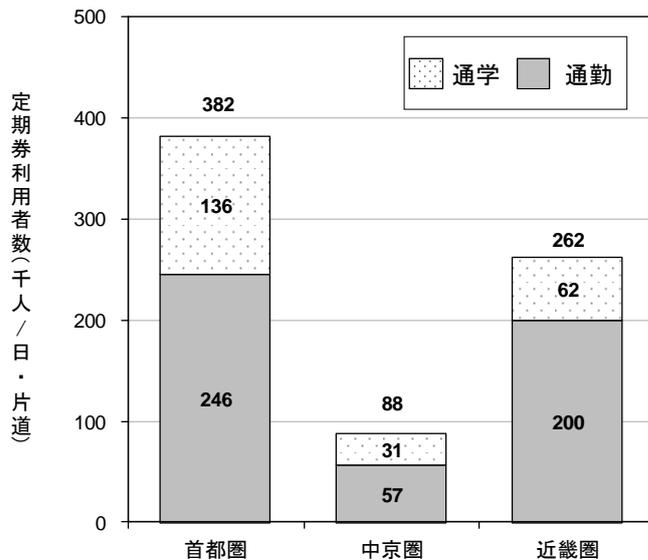


図 II-26 バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）

表 II-4 バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）

券種	定期券利用者数(千人/日・片道)		
	首都圏	中京圏	近畿圏
通勤	246 (64%)	57 (65%)	200 (76%)
通学	136 (36%)	31 (35%)	62 (24%)
合計	382 (100%)	88 (100%)	262 (100%)

() 内は構成比

参考1) 「バス・路面電車定期券販売実績」より平成22年11月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

(2) バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移

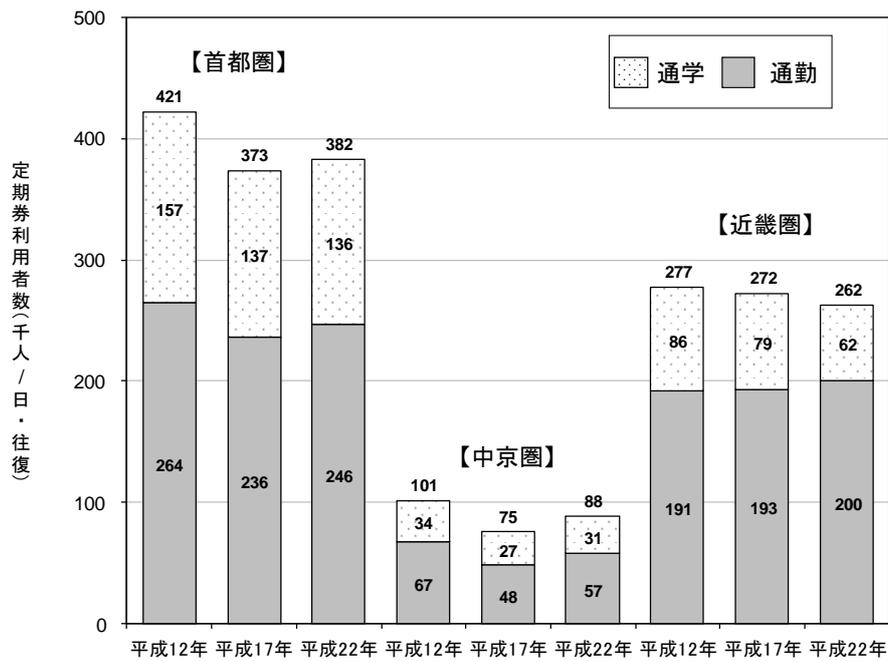
調査圏域内におけるバス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移を以下に示す。

平成12年からの変化をみると、定期券利用者数（定期券販売枚数）は平成12年から平成17年にかけて各圏域とも減少していたが、首都圏・中京圏では平成22年に増加している。一方、近畿圏は平成22年も減少している。

ポイント

- 首都圏、中京圏の定期券利用者は前回調査より増加し、近畿圏は減少。

図Ⅱ-27、表Ⅱ-5 バス・路面電車定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移



券種	定期券利用者(千人/日・往復)								
	首都圏			中京圏			近畿圏		
	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年	平成12年	平成17年	平成22年
通勤	264	236	246	67	48	57	191	193	200
通学	157	137	136	34	27	31	86	79	62
合計	421	373	382	101	75	88	277	272	262

参考1) 「バス・路面電車定期券販売実績」より平成22年11月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(3) 利用目的別にみた券種構成

券種構成割合をみると、通勤目的の定期券利用割合は各圏域とも30%前後である。

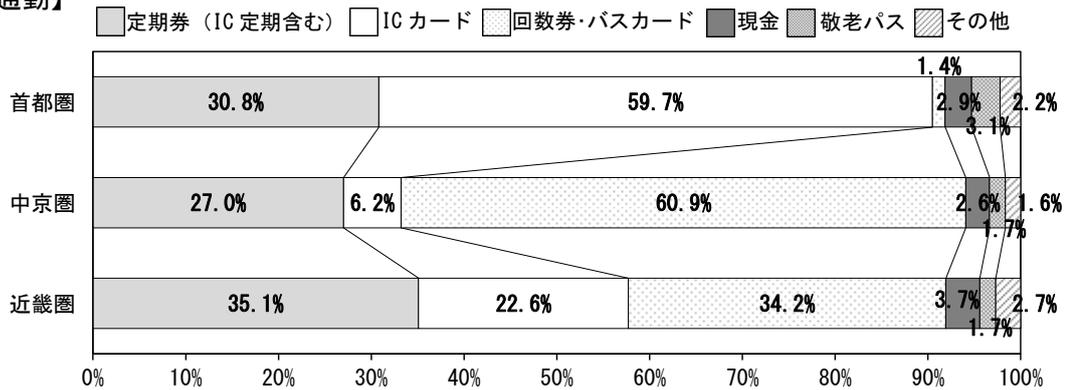
通勤目的においては、首都圏ではICカード、中京圏では回数券・バスカード、近畿圏では定期券（IC定期含む）の利用割合が最も高い。

私事目的においては、首都圏ではICカード、中京圏では回数券・バスカード、近畿圏では敬老パスの利用割合が最も高い。また、各圏域とも敬老パスの利用割合が高くなっている。

ポイント

- 各圏域とも通勤・私事目的において定期券の利用割合は定期以外よりも低い。
- 圏域ごとに券種の利用割合は、各圏域におけるICカードの普及状況による特色がみられる。

【通勤】



【私事】

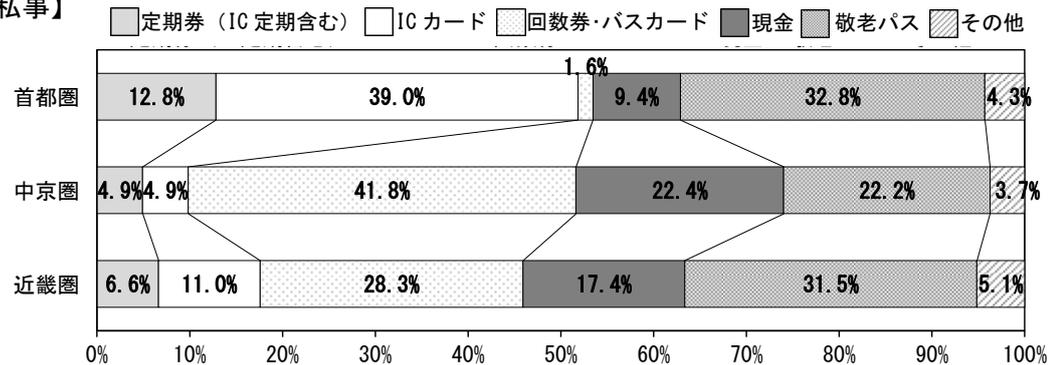


図 II - 28 利用目的別券種構成

参考 1) 目的別券種構成は「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずそのまま集計したものであり、実際の構成比と異なる場合がある。

参考 2) 中京圏の民間交通機関数社で利用可能なICカード「manaca」のサービス開始は平成23年2月であり、今回調査（平成22年11月）では利用状況が反映されていない。

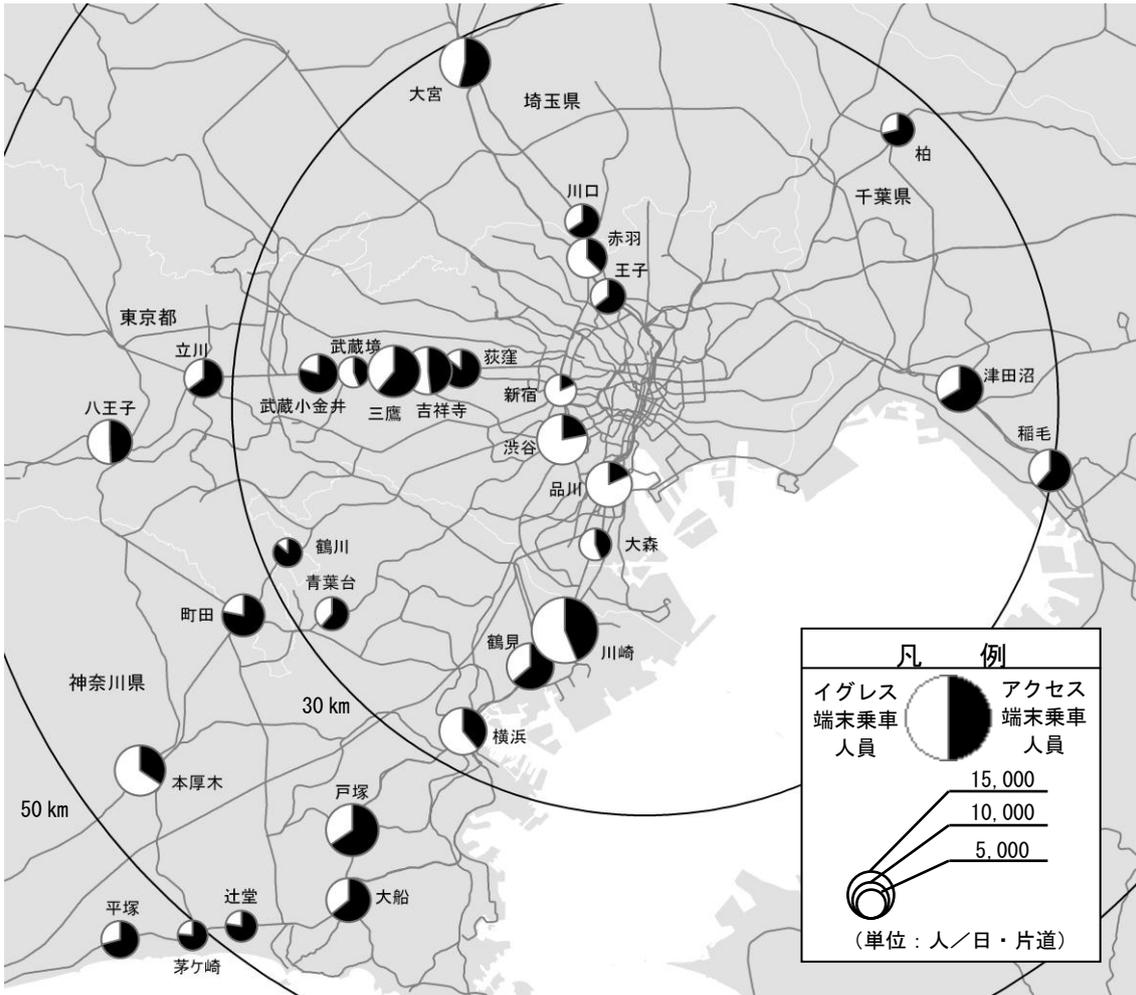
II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(4) 鉄道端末としてのバス等の利用状況

首都圏は中央線や東海道線を中心として、東京都多摩部と神奈川県に乗り継ぎ利用者数の多い駅が集まっている。

中京圏は岐阜駅での乗り継ぎ利用者が特に多い。

近畿圏では、高槻での乗り継ぎ利用者が特に多い。



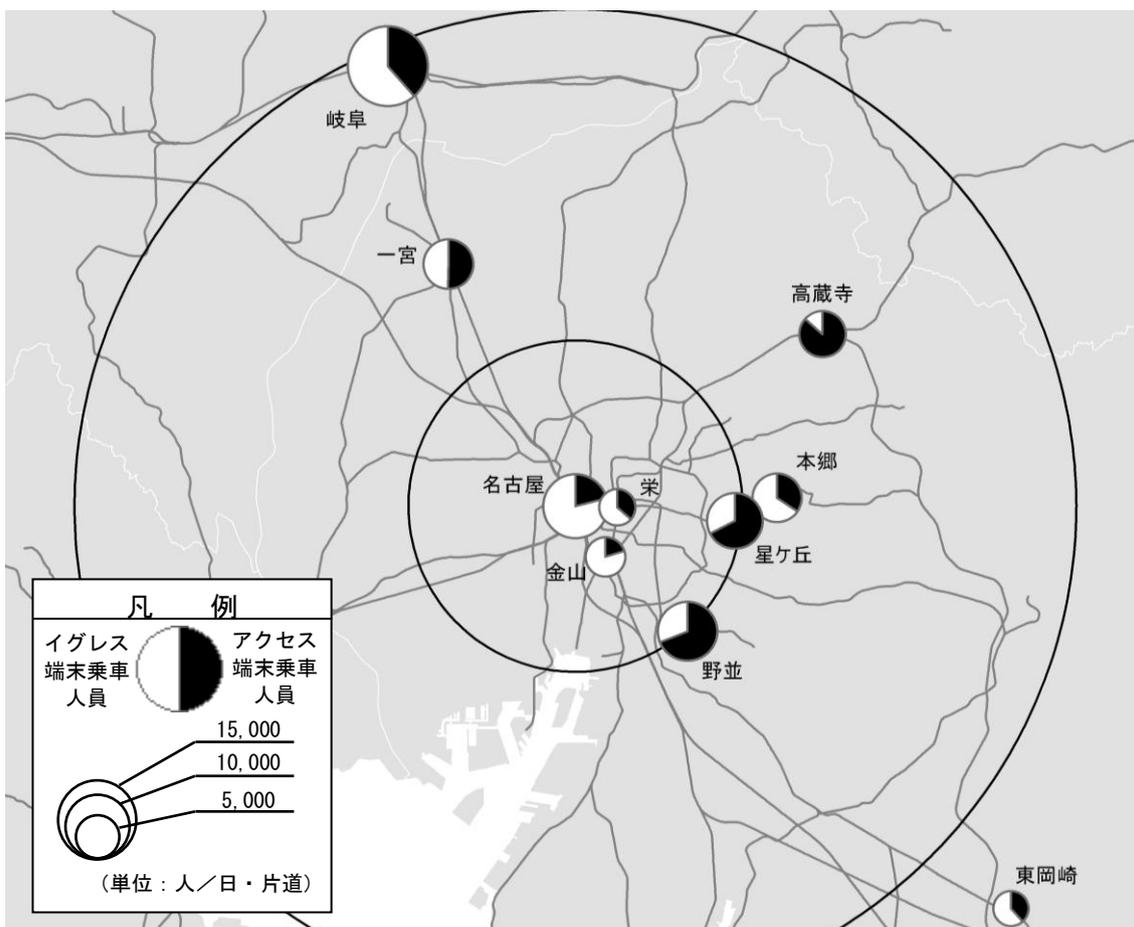
図Ⅱ-29 (1) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況 (首都圏)

参考1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって1つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。

参考2) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1.8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

参考3) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計した。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用



図Ⅱ-29 (2) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況 (中京圏)

参考1) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1.8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
 参考2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計した。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

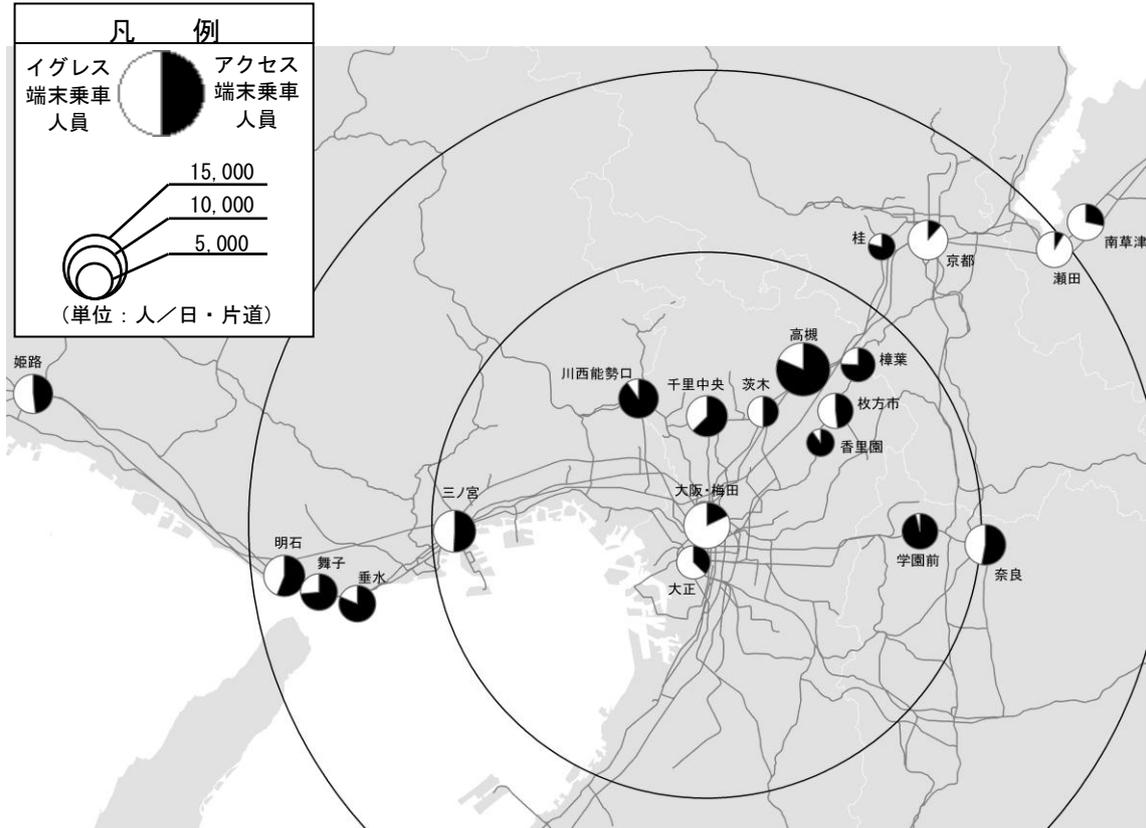


図 II - 29 (3) バス・路面電車と鉄道との乗り継ぎ状況 (近畿圏)

参考 1) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1.8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
 参考 2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、1回目の鉄道利用として記載された通勤あるいは通学目的の鉄道利用について、バス・路面電車をアクセスまたはイグレスに利用した人数を集計した。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

(5) コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスは、地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、バス停位置等を工夫したバスサービスであり、地方自治体が運行を民間バス事業者に委託して運営しているケースが多い（例：武蔵野市「ムーバス」、渋谷区「ハチ公バス」、岐阜市「柳バス」）。

コミュニティバスは、近年、高齢者や障害者等の交通弱者の生活交通手段として、また、交通空白地域・不便地域の解消を図るために各地で導入されており、地域公共交通において重要な役割を担っている。今後においても、高齢化社会の急速な進行によって増加する高齢者の移動手段を確保し、交通弱者における中心市街地や基幹公共交通機関へのアクセス改善を図るためにも、コミュニティバスの役割はより一層増すものと考えられる。

そこで、本調査では、大都市交通における今後のコミュニティバスの役割の検討に資する基礎調査の第1歩とするべく、まずは前回調査で路線バス等（一般乗合バス及び路面電車）のみを調査対象としていた「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において、新たにコミュニティバスも調査対象に追加したものである。

本項では、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において、通常路線バス等と同様に鉄道駅のバスターミナルに乗り入れる路線とその利用者を対象に調査票を配布・回収した結果の中から、コミュニティバスの利用者について抽出した調査票を集計したものである。

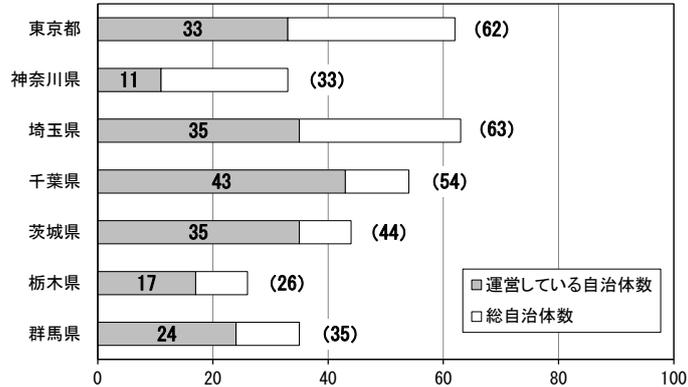
Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

① コミュニティバスの運行状況

各圏域におけるコミュニティバスの運行状況を以下に示す。各圏域ともコミュニティバスを運営する自治体は多く、都府県の半数以上の自治体がコミュニティバスを運営しているところも多い。

< 首都圏 >

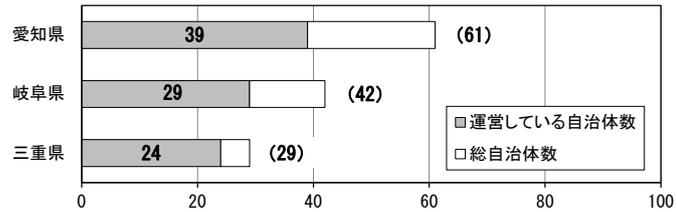
都道府県	運営している自治体数 ※()内は総自治体数
東京都	33 (62)
神奈川県	11 (33)
埼玉県	35 (63)
千葉県	43 (54)
茨城県	35 (44)
栃木県	17 (26)
群馬県	24 (35)



出典) 関東地方のバスの現状と今後の方向性 (平成 21 年 7 月、国土交通省関東運輸局) ※総自治体数は平成 21 年 6 月 1 日現在

< 中京圏 >

都道府県	運営している自治体数 ※()内は総自治体数
愛知県	39 (61)
岐阜県	29 (42)
三重県	24 (29)

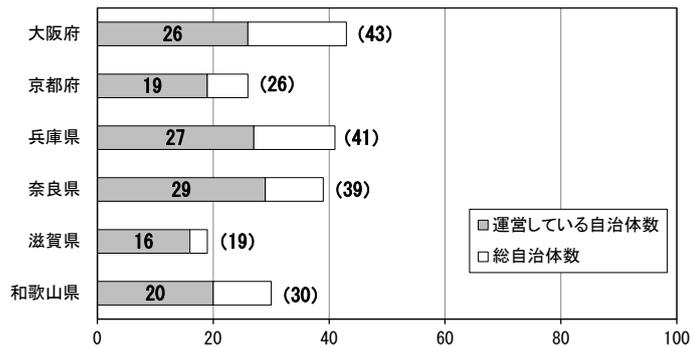


出典) 国土交通省中部運輸局 HP「中部地区のコミュニティバスの運行状況」(平成 24 年 2 月 1 日現在)より集計

(URL : <http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/bus/commibus/commibus.html>) ※総自治体数は平成 24 年 1 月 4 日現在

< 近畿圏 >

都道府県	運営している自治体数 ※()内は総自治体数
大阪府	26 (43)
京都府	19 (26)
兵庫県	27 (41)
奈良県	29 (39)
滋賀県	16 (19)
和歌山県	20 (30)



出典) 各自治体 HP 及び担当部署へのヒアリング調査結果

※総自治体数は平成 24 年 1 月 4 日現在

大阪府 (URL : <http://www.pref.osaka.jp/toshikotsu/busnavi/communitybusjoho.html>)

京都府 (URL : <http://www.pref.kyoto.jp/kotsu/1181808733184.html>)

兵庫県 (URL : http://web.pref.hyogo.jp/wd05/wd05_000000054.html)

図Ⅱ-30 コミュニティバスの運行状況

参考 1) 総自治体数は、総務省 HP「都道府県別市町村数の変遷 (平成 11 年 3 月 31 日以降の全てを収録)」より、出典資料発行年月直近のものとした。

(URL : http://www.soumu.go.jp/gapei/pdf/240104_03.pdf)

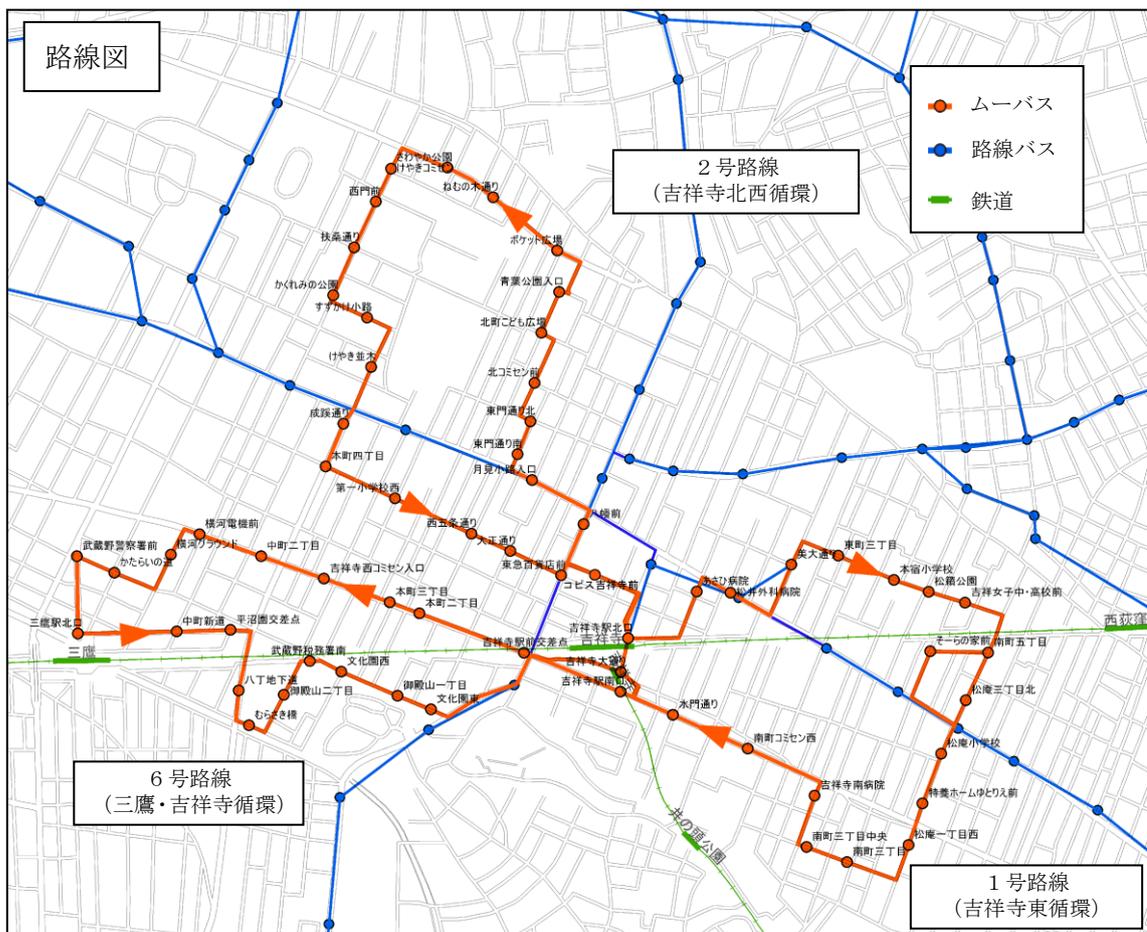
II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

② コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用状況を把握できた一例として、コミュニティバス利用者の調査票を最も多く回収できた首都圏の吉祥寺駅について、コミュニティバスの利用状況を示す。

吉祥寺駅におけるコミュニティバス（武蔵野市「ムーバス」）の特徴

- ・武蔵野市が民間バス会社と運行協定を締結し運営している。
- ・市内の交通の不便な地域を解消して、高齢の方や子供連れの利用者をはじめ、多くの人が気軽に安全にまちに出られるようにすることを目的に運行している。
- ・料金は100円（未就学児は無料）
- ・バス停は高齢者の歩行距離を考慮して、200メートル間隔を基本に設置。
- ・大型路線バスが入れない住宅街の狭い道を走行するため、乗車定員約30名（マイクロバスのサイズ）の車両を採用。
- ・バスの乗降口には、地上高15センチメートルの電動補助ステップを装備、またはノンステップバスを導入。



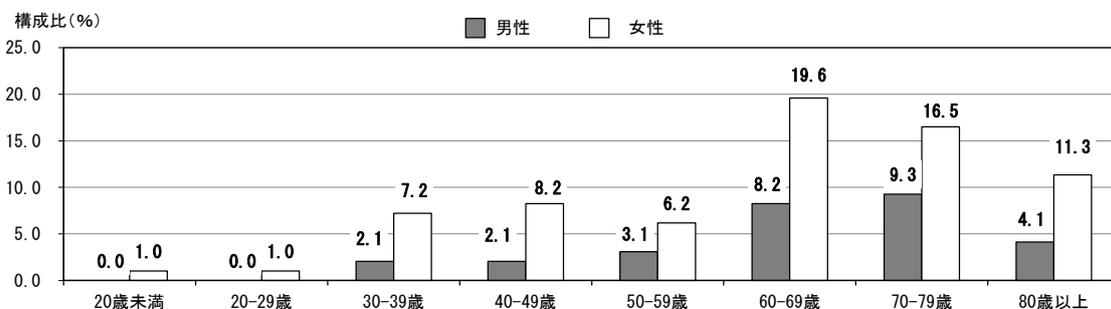
a) 性別年齢階層別の利用状況

吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の性別年齢階層別構成は、同駅を発着する路線バスに比べ、男女とも60歳代以降の利用者の割合が高い。

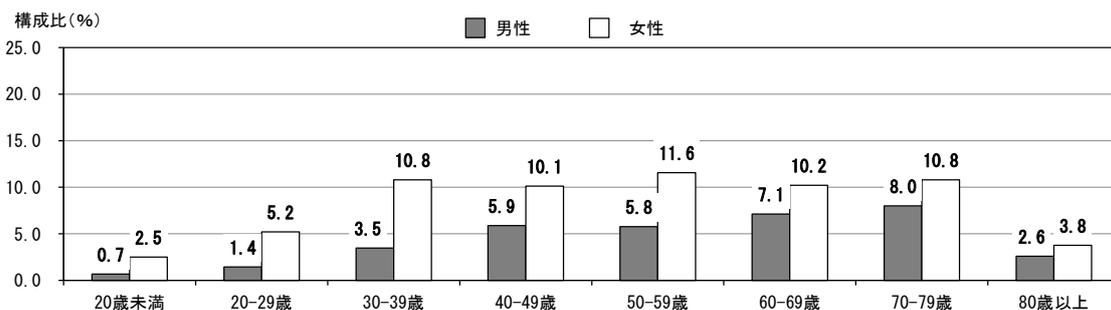
ポイント

- コミュニティバス利用者の年齢階層別構成は、路線バスに比べ男女とも60歳代以降が多く、特に60歳代以降の女性の利用が多い。
- コミュニティバス利用者は、路線バス利用者より女性の割合が多い。

【コミュニティバス（吉祥寺駅発着）】



【路線バス（吉祥寺駅発着）】



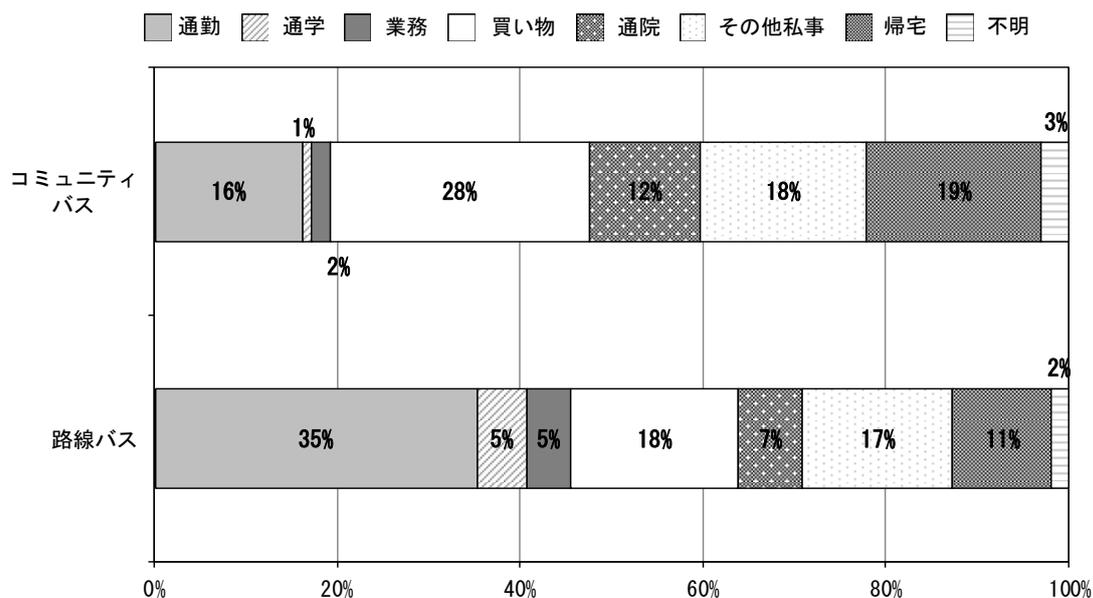
図Ⅱ-31 コミュニティバス利用者の性別年齢階層別構成

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より吉祥寺駅においてコミュニティバス「ムーバス」もしくは路線バスを利用したと回答された調査票者について性別・年齢を集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずそのまま集計したものであるため、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されておらず、小児のサンプルが無いなど実際の年齢階層別構成構成比と差異がある。そのため、上図はあくまでコミュニティバス利用者と路線バス利用者の構成比を比較することを目的としたものであることに留意されたい。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

b) 移動目的別の利用状況

吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の移動目的別構成は、路線バスに比べて買い物・通院等に利用される割合が高く、通勤・通学に利用される割合は低い。



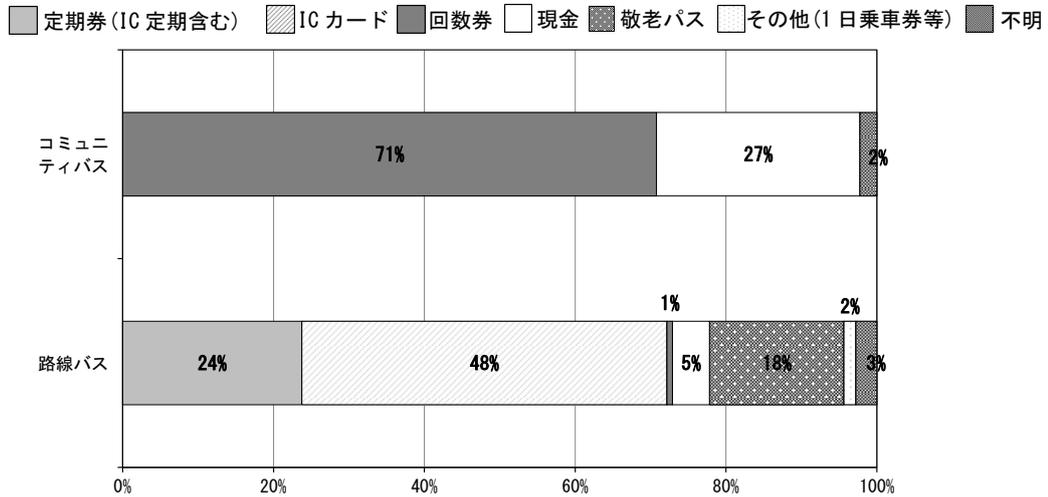
図Ⅱ-32 コミュニティバス利用者の移動目的別構成（吉祥寺駅発着）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より吉祥寺駅においてコミュニティバス「ムーバス」もしくは路線バスを利用した者の移動目的を集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずそのまま集計したものであるため、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されておらず、実際の移動目的構成比と差異がある場合がある。そのため、上図はあくまでコミュニティバス利用者と路線バス利用者の構成比を比較することを目的としたものであることに留意されたい。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

c) 利用券種別の利用状況

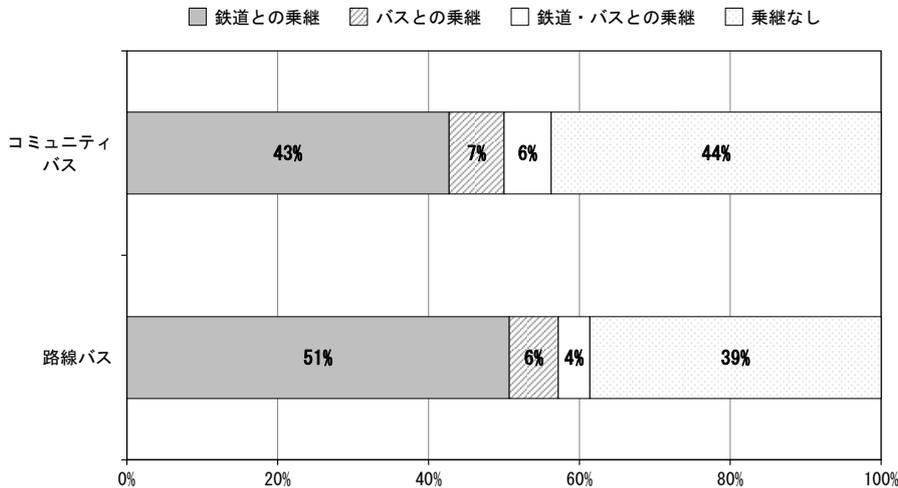
吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の利用券種別構成注1)は、回数券が7割程度と最も多く、次いで現金が3割程度となっている。



図Ⅱ-33 コミュニティバス利用者の利用券種構成（吉祥寺駅発着）

d) 乗継種類別の利用状況

吉祥寺駅を発着するコミュニティバス利用者の乗継種類は、乗継なしが最も多く4割程度であり、路線バスよりも乗継割合が少なくなっている。



図Ⅱ-34 コミュニティバス利用者の乗継種類（吉祥寺駅発着）

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より吉祥寺駅においてコミュニティバス「ムーバス」もしくは路線バスを利用した者の利用券種及び乗継種類を集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであるため、実際の全利用者の構成比と差異がある場合がある。

注1) コミュニティバス「ムーバス」では定期券・敬老パス・ICカードは利用できない。なお、ICカードについては平成24年3月26日より導入されている。

3. 乗換え施設実態調査結果の概要

3. 1 鉄道乗換え施設実態調査

(1) 乗換え所要時間

鉄道駅における乗換え所要時間とは、乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央までの乗換時間を、測定者が旅客の流れにのり計測したものであり、算定した結果を圏域別に示す。

ピーク時、およびオフピーク時に調査を実施したパターンの平均乗換え所要時間、最大値について、圏域別に示す。

ピーク時の平均乗換え所要時間が最も長いのは、近畿圏の4.5分であり、次いで中京圏の3.9分、首都圏の3.8分となっている。

オフピーク時は、首都圏の所要時間が4.8分と最も長く、近畿圏の4.5分、中京圏の3.2分の順になっている。

表Ⅱ-6 ピーク時乗換え所要時間（平均・最大）

圏域	パターン数	平均乗換え所要時間	最大値
首都圏	278	3.8分	12.6分
中京圏	11	3.9分	7.0分
近畿圏	75	4.5分	13.7分

表Ⅱ-7 オフピーク時乗換え所要時間（平均・最大）

圏域	パターン数	平均乗換え所要時間	最大値
首都圏	1,594	4.8分	25.1分
中京圏	362	3.2分	9.4分
近畿圏	1,098	4.5分	22.5分

参考 1) 「鉄道乗換え施設実態調査」より集計した。

参考 2) 表Ⅱ-6、表Ⅱ-7については、ピーク時とオフピーク時に調査を実施したパターンが一致しないため、平均乗換え所要時間の比較を行うことはできない。なお、同一乗換えパターンにおけるピーク時とオフピーク時の乗換えの比較については、「(3)乗換歩行速度」及びⅢ編にて示している。

(2) 乗換え移動距離

① 水平方向の乗換え移動距離

水平方向への乗換え移動距離とは、乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離ということであり、これについて算定した結果を圏域別に示す。

水平方向の平均移動距離が最も長いのは、首都圏であり、次いで近畿圏、中京圏の順になっている。中京圏の移動距離が短い要因として、他の2圏域と比較して鉄道網が密でないため、乗換え箇所が一部のターミナル駅に限定されることが考えられる。

首都圏、近畿圏の平均移動距離にはあまり差が見られないが、中京圏は、他の2圏域に比べ、約80~100m短くなっている。

ポイント

- 首都圏、近畿圏の平均移動距離には、あまり差が見られないが、中京圏は、他の2圏域に比べ、約80~100m程短くなっている。
- 中京圏の移動距離が短い要因として、他の2圏域と比較して主要ターミナルへの乗入れ事業者数が少なく、各社駅が近接しているためと考えられる。

表 II-8 水平方向の乗換え移動距離（平均・最大）

圏域	パターン数	平均移動距離	最大値
首都圏	1,594	271.9m	1523.8m
中京圏	362	172.4m	534.5m
近畿圏	1,098	250.0m	1082.6m

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全ターミナルのパターンで集計した。階段の踏面寸法 31cm、け上げ寸法 15cm と想定している。

Ⅱ. 三大都市圏における公共交通機関の利用

② 上下方向の乗換え移動距離

上下方向の乗換え移動距離とは、乗換え時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、階段等で上下方向に移動した距離ということであり、これについて算定した結果を圏域別に示す。

上下方向の移動距離は、首都圏が 12.4m と最も長く、近畿圏の 11.6m、中京圏の 9.5m の順になっている。

ポイント

- 上下方向の移動距離は、平均では首都圏が最も長く、最大値でも 60m の移動距離がある乗換えパターンが存在。

表Ⅱ-9 上下方向の乗換え移動距離（平均・最大）

圏域	パターン数	平均移動距離	最大値
首都圏	1,594	12.4m	59.0m
中京圏	362	9.5m	27.0m
近畿圏	1,098	11.6m	35.9m

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より、全ターミナルのパターンで集計した。階段の踏面寸法 31cm、け上げ寸法 15cm と想定している。

(3) 乗換え歩行速度

各乗換えパターンの乗換え所要時間と水平方向の乗換え移動距離により算定した歩行速度の平均値をピーク時、オフピーク時別に示す。

ピーク時は近畿圏、オフピーク時は首都圏の歩行速度が最も速くなっている。

ピーク時とオフピーク時の歩行速度を比較すると、3圏域ともにピーク時に約20%の歩行速度の低下が見受けられる。

ポイント

- 平均歩行速度は、ピーク時にはオフピーク時よりも10m/分程度遅くなる。
- 中京圏の歩行速度が、ピーク時・オフピーク時とも最も遅い。

表Ⅱ-10 乗換え時の平均歩行速度（ピーク時・オフピーク時）

圏域	調査時間帯	平均歩行速度
首都圏	ピーク時	44.7 m/分
	オフピーク時	56.4 m/分
中京圏	ピーク時	39.8 m/分
	オフピーク時	50.6 m/分
近畿圏	ピーク時	45.3 m/分
	オフピーク時	54.0 m/分

参考1) 「乗換え施設実態調査」よりピーク、オフピーク時の両方が測定対象となっている乗換えパターンで集計した。
 参考2) ピークは各駅の最混雑1時間の時間帯、オフピークは11時～16時の時間帯を示している。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

3. 2 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査

(1) 鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査の概要

鉄道・バスターミナル乗換え施設実態調査における調査対象箇所、調査内容について以下に示す。

表Ⅱ-11 鉄道・バス乗換え施設実態調査の概要

調査内容	調査対象箇所数
バス(降車停留所)→鉄道(改札口) ・降車停留所から改札口までの乗換時間を計測する。 ・乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。 ・移動距離及び階段の段数は測定者が歩測により計測する。 ・乗換え便利施設は、測定者が目視により確認する。	首都圏：24ターミナル(691パターン) 中京圏：10ターミナル(83パターン) 近畿圏：17ターミナル(153パターン)
鉄道(改札口)→バス(乗車停留所) ・改札口から降車停留所までの乗換時間を計測する。 ・乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。 ・移動距離及び階段の段数は測定者が歩測により計測する。 ・乗換え便利施設は、測定者が目視により確認する。	首都圏：24ターミナル(1,143パターン) 中京圏：10ターミナル(287パターン) 近畿圏：17ターミナル(515パターン)

参考1) 鉄道・バス乗換え施設実態調査対象ターミナル

首都圏：千葉、津田沼、柏、市川、大宮、川口、本厚木、青葉台、平塚、戸塚、横浜、鶴見、川崎、町田、八王子、立川、吉祥寺、荻窪、渋谷、赤羽、王子、品川、錦糸町、東京

中京圏：岐阜、名古屋、高蔵寺、豊橋、一宮、東岡崎、多治見、桑名、近鉄四日市、栄

近畿圏：学園前、千里中央、京都、高槻、垂水、明石、大阪・梅田、枚方市、近鉄奈良、姫路、瀬田、名谷、泉ヶ丘、三ノ宮、桂、藤井寺、天王寺

参考2) 乗換えパターンとは、鉄道からバスまたはバスから鉄道への乗換えにおける鉄道駅改札口別バス停留所の乗換えの組み合わせのことであり、パターン数はその組み合わせの数のことである（詳細はIV. 参考を参照）。（例）JR 渋谷駅から東京都交通局（バス）のバス停留所への乗換えで、1つの乗換えパターンとしている。

参考3) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって1つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。

参考4) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1.8 ターミナル一覧」を参照。

(2) 鉄道とバスの乗換え状況

① 乗換え所要時間

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えについての平均乗換え所要時間を圏域別に示す。ここで、バスから鉄道への乗換え所要時間については、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの平均乗換え所要時間である。また、鉄道からバスへの乗換え所要時間については、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの平均乗換え所要時間である。

バスから鉄道への乗換え及び鉄道からバスへの乗換えともに、乗換え所要時間は首都圏が最も長く3.1分となっており、近畿圏が最も短い。

表Ⅱ-12 鉄道とバスの平均乗換え所要時間

圏域	平均乗換え所要時間	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	3.1分	3.1分
中京圏	2.5分	2.8分
近畿圏	2.1分	2.2分

② 乗換え移動距離

a) 水平方向の乗換え移動距離

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えに要する水平方向の移動距離を圏域別に示す。ここで、バスから鉄道への水平方向の乗換え移動距離については、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの水平方向の平均移動距離である。また、鉄道からバスへの水平方向の乗換え移動距離については、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの水平方向の平均移動距離である。

水平方向移動距離が最も長いのは首都圏で200mを超えており、次いで中京圏、近畿圏の順となっている。

なお、鉄道からバス（乗車停留所）への乗換えに比べ、バス（降車停留所）から鉄道への乗換えの水平方向移動距離が各圏域とも短くなっている。

表Ⅱ-13 鉄道とバスの水平方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離（水平方向）	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	207.1m	209.7m
中京圏	139.7m	159.2m
近畿圏	136.3m	148.1m

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全調査対象ターミナルの乗換えパターンで集計した。階段の踏面寸法31cm、け上げ寸法15cmと想定している。

II. 三大都市圏における公共交通機関の利用

b) 上下方向の乗換え移動距離

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えに要する上下方向の移動距離を圏域別に示す。ここで、バスから鉄道への上下方向の乗換え移動距離については、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの上下方向の移動距離である。また、鉄道からバスへの上下方向の乗換え移動距離については、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの垂直方向の平均移動距離である。

上下方向の移動距離は、バスから鉄道への乗換えでは首都圏が5.6mと最も長く、鉄道からバスへの乗換えでは中京圏が5.9mと最も長い。バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換の両方で近畿圏が最も短くなっている。

なお、鉄道からバス（乗車停留所）への乗換えに比べ、バス（降車停留所）から鉄道への乗換の上下方向移動距離が各圏域とも短くなっている。

表Ⅱ-14 鉄道とバスの上下方向の平均乗換え移動距離

圏域	平均移動距離（上下方向）	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	5.6m	5.8m
中京圏	5.2m	5.9m
近畿圏	4.5m	4.8m

③ 乗換え歩行速度

バスから鉄道及び鉄道からバスへの乗換えに要する歩行の速度を圏域別に示す。乗換に要する歩行の速度は、各乗換えパターンの乗換え所要時間と水平方向の乗換え移動距離より算定した歩行速度の平均値を圏域別に示す。

平均乗換え歩行速度は、近畿圏が最も速くなっており、次いで首都圏、中京圏の順となっている。

表Ⅱ-15 鉄道とバスの乗換え時の平均歩行速度

圏域	平均歩行速度	
	バスから鉄道へ	鉄道からバスへ
首都圏	65.6m/分	65.3m/分
中京圏	54.6m/分	56.9m/分
近畿圏	67.2m/分	66.3m/分

参考1) 「乗換え施設実態調査」より、全ターミナルの乗換パターンで集計した。階段の踏面寸法31cm、け上げ寸法15cmと想定している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要

1. 鉄道の利用状況

本項では、鉄道利用者の交通流動、性別年齢別構成、事業者別路線別利用者数、利用目的等、今回調査により得られた鉄道の利用状況を示す。

鉄道の利用状況の把握にあたっては、定期券利用者数は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より、普通券利用者数は「鉄道OD調査」より、輸送力は「鉄道輸送サービス実態調査」より集計を行った。

定期券及び普通券利用者数は、以下の方法により集計した値である。

- ・定期券利用者数は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。
- ・定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。
- ・定期券利用者数、普通券利用者数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗降人数として集計している。
- ・普通券には定期券以外の券種（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。

なお、利用者数や輸送人員数の集計値は定期券販売方法の変化やIC乗車券の普及拡大などの影響を受ける注1)ため、このことが今回調査と前回調査の集計値の差異の要因となる可能性がある。このため、集計値の変化から示す経年変化は、実際の利用者や輸送人員数の経年変化とは差異がある場合があることに留意されたい。

注1) 利用者数などの集計値における集計方法による差異要因については「I. 調査の目的と構成 6. 調査方法の留意事項」参照。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

1. 1 通勤・通学交通流動（定期券）

(1) 定期券利用者数（定期券販売枚数）の推移

① 定期券販売枚数の推移

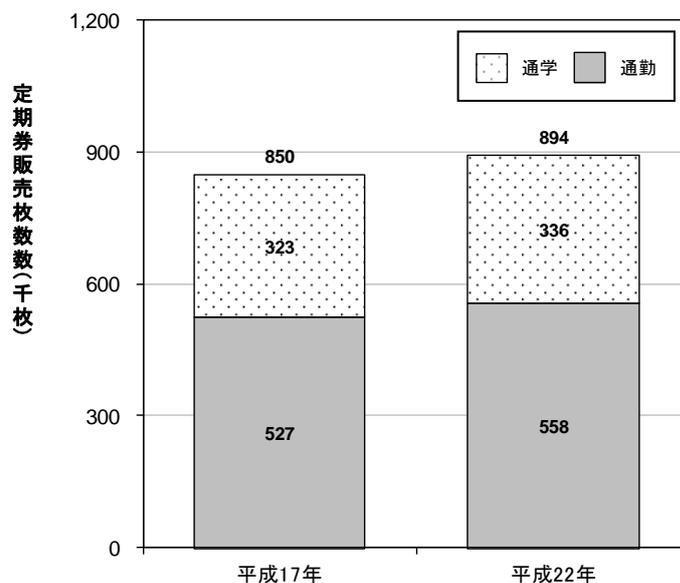
平成17年からの変化をみると、通勤定期券販売枚数は平成17年から平成22年にかけて約6%増加している。通学定期券販売枚数は平成17年から平成22年にかけて約4%増加している。

平成22年の定期券販売枚数における券種別構成比は、通勤定期券が62%、通学定期券が38%であり、平成17年と状況は変わらなかった。

ポイント

- 定期券販売枚数は通勤・通学ともに増加

図Ⅲ-1、表Ⅲ-1 定期券販売枚数の推移



券種	定期券販売枚数(千枚)			券種別構成比	
	平成17年	平成22年	(変化率)	平成17年	平成22年
通勤	527	558	106%	62%	62%
通学	323	336	104%	38%	38%
合計	850	894	105%	100%	100%

参考1) 「鉄道定期券販売実績」より平成22年11月時点で有効な通勤・通学定期券の販売枚数を集計した。

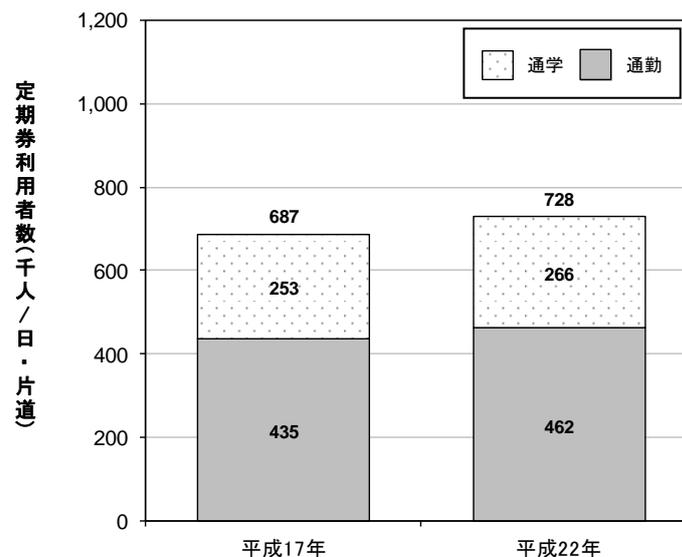
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 定期券利用者数の推移

定期券販売枚数に各調査票に記載された保有枚数注1)を考慮して算出した定期券利用者数を以下に示す。

平成17年からの変化をみると、定期券利用者は通勤・通学ともに平成17年から平成22年にかけて約5～6%増加している。

図Ⅲ-2、表Ⅲ-2 定期券利用者数の推移



券種	定期券利用者数(千人/日・片道)		(変化率)
	平成17年	平成22年	
通勤	435	462	106%
通学	253	266	105%
合計	687	728	106%

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

注1) 定期券2枚以上保有は2枚保有として扱った。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

③ ICカード乗車券の導入状況

近年、非接触での自動改札機の通過や、乗り継ぎ・乗り越しの自動精算、電子マネーとしても利用できる利便性の高いIC乗車券の普及が進んでいる。また、ICカード乗車券を導入する事業者の数や、異なるICカード乗車券同士の相互利用についても拡大している。

現在、中京圏において利用できるICカード乗車券はTOICA、manaca、PiTaPaの3種類があるが、今回調査時点（平成22年11月）では、manacaはサービスが開始されておらず、調査結果にmanacaの利用は反映されていない。

TOICA、manaca、PiTaPaの特徴及び利用可能な事業者を以下に示す。

【TOICAの特徴】

- ・東海旅客鉄道が提供する在来線の非接触型IC乗車券。
- ・2006年11月にサービス開始
- ・発行枚数121万枚（2011年11月時点）
- ・普通券の他、定期券としても利用可能。
- ・Suica（スイカ：JR東日本）、ICOCA（イコカ：JR西日本）、SUGOCA（スゴカ：JR九州）との間で相互利用が可能。注1)
- ・manaca（マナカ：名古屋市交通局・名古屋鉄道等）とは2012年4月に相互利用開始。
- ・電子マネーのチャージ方法は、自動券売機や自動精算機等で直接チャージする「プリペイド方式」。
- ・新幹線の利用は「TOICA定期券」に東海道新幹線停車駅が2駅以上含まれる場合に可能で、定期券区間内の普通車自由席に乗車できる。なお、特急料金はICカードにチャージされた残額からの支払いとなる。

注1) Kitaca（キタカ：JR北海道）、Suica（スイカ：JR東日本）、TOICA（トイカ：JR東海）、ICOCA（イコカ：JR西日本）、SUGOCA（スゴカ：JR九州）、PASMO（パスモ：PASMO協議会）、PiTaPa（ピタパ：スルッとKANSAI協議会）、manaca（マナカ：名古屋市交通局・名古屋鉄道等）、nimoca（ニモカ：西日本鉄道）、はやかけん（福岡市交通局）の各交通系ICカードの相互利用サービスが、平成25年春開始予定。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

【manaca の特徴】

- ・名古屋鉄道、名古屋市交通局、名古屋臨海高速鉄道、豊橋鉄道、名鉄バス、名古屋ガイドウェイバスが導入した非接触型 IC 乗車券
- ・2011 年 2 月にサービス開始（今回調査の 2010 年 11 月時点では未実施）
- ・発行枚数 195 万枚（2011 年 11 月時点）
- ・普通券の他、定期券としても利用可能。
- ・TOICA（トイカ：JR 東海）とは 2012 年 4 月に相互利用開始。注 1)
- ・電子マネーのチャージ方法は、自動券売機や自動精算機等で直接チャージする「プリペイド方式」。
- ・マイレージポイント制度を導入しており、月毎の利用金額・回数によってポイントを翌月に付与する。マイレージポイントは自動券売機等でカードに移行することにより、電車・バスの運賃として利用できる。

【PiTaPa の特徴】

- ・複数の鉄道・バス事業者等が加盟するスルッと KANSAI 協議会が導入した非接触型 IC 乗車券
- ・2004 年 8 月にサービス開始
- ・発行枚数 192 万枚（2011 年 3 月時点）
- ・普通券の他、定期券としても利用可能。
- ・予め登録した区間の月額上限料金が定期券と同等になる「区間指定割引」等のサービスを導入している事業者がある。
- ・TOICA（トイカ：JR 東海）、manaca（マナカ：名古屋市交通局・名古屋鉄道等）とは平成 25 年春に相互利用開始予定。注 1)
- ・使用金額を後払いする「ポストペイ」方式を採用

表Ⅲ-3 調査対象事業者における IC カード導入状況

TOICA導入事業者 注2)	東海旅客鉄道
manaca導入事業者 注2)	名古屋鉄道、名古屋市交通局、名古屋臨海高速鉄道、豊橋鉄道
PiTaPa導入事業者 注1)	近畿日本鉄道
ICカード未導入事業者	三岐鉄道、樽見鉄道、長良川鉄道、愛知環状鉄道、伊勢鉄道、明知鉄道、東海交通事業、愛知高速交通、養老鉄道

出典：TOICA ホームページ (<http://toica.jr-central.co.jp/>)
manaca ホームページ (<http://manaca.jp/>)
PiTaPa ホームページ ([http:// http://www.pitapa.com/](http://http://www.pitapa.com/))

注 1) Kitaca（キタカ：JR 北海道）、Suica（スイカ：JR 東日本）、TOICA（トイカ：JR 東海）、ICOCA（イコカ：JR 西日本）、SUGOCA（スゴカ：JR 九州）、PASMO（パスモ：PASMO 協議会）、PiTaPa（ピタパ：スルッと KANSAI 協議会）、manaca（マナカ：名古屋市交通局・名古屋鉄道等）、nimoca（ニモカ：西日本鉄道）、はやかけん（福岡市交通局）の各交通系 IC カードの相互利用サービスが、平成 25 年春開始予定。

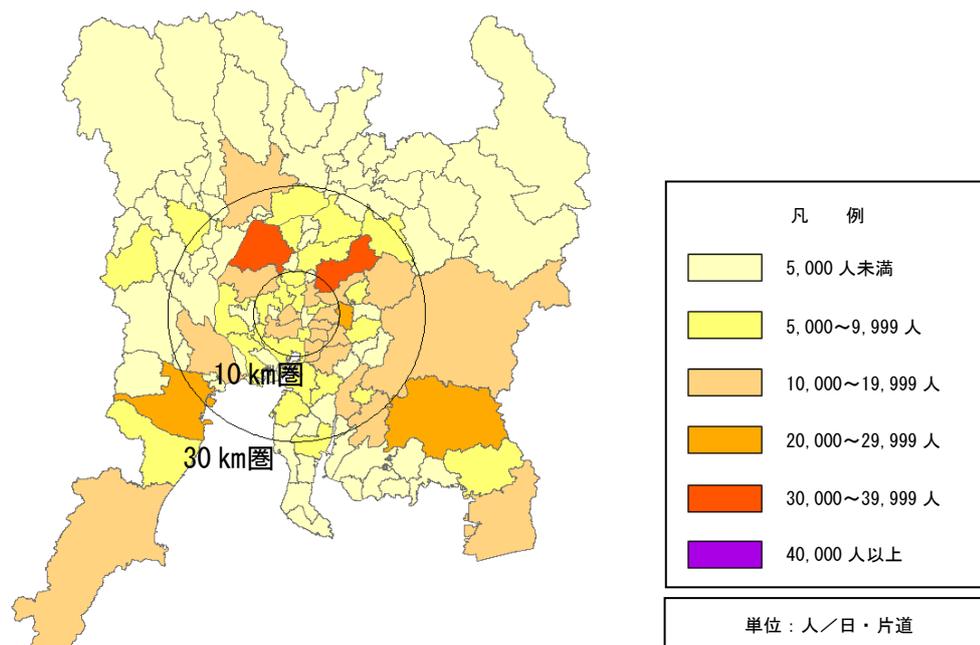
注 2) TOICA と manaca は平成 24 年 4 月より相互利用が可能となる。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(2) 発生量・集中量（定期券）

① 発生量（発地分布）

通勤、通学利用者（定期券利用者）の発生量を行政区別にみると、名古屋市周辺の行政区（春日井市、一宮市、岡崎市等）と名古屋市境に接する名古屋市の行政区（名東区、緑区）が上位を占めている。



図Ⅲ-3 行政区別発生量（定期券利用者）

表Ⅲ-4 行政区別発生量（定期券利用者の発生量が1.5万人以上の行政区）

（単位：人／日・片道）

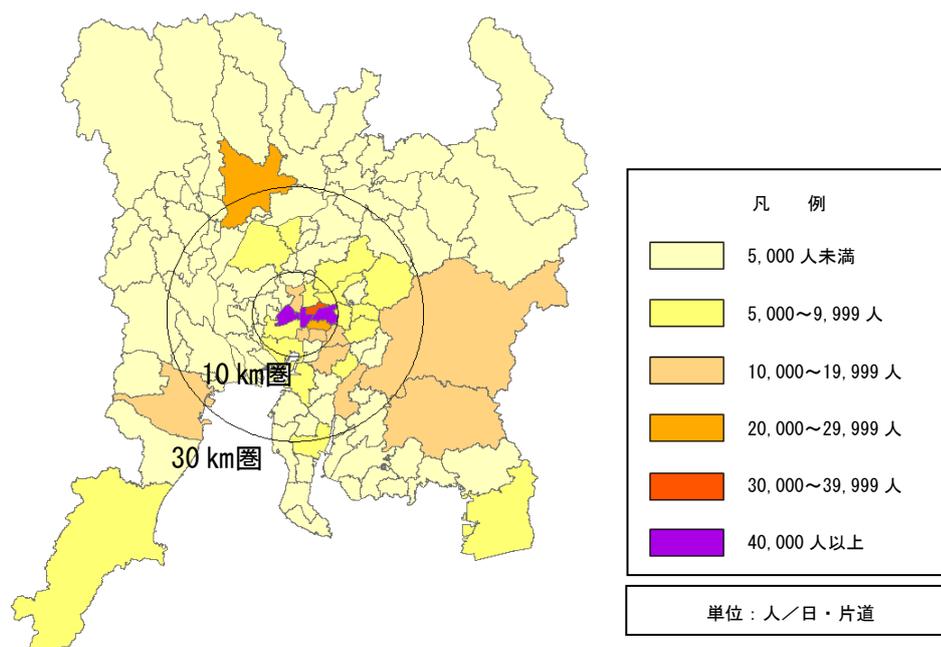
行政区名	通勤	通学	合計
春日井市	25,005	7,521	32,526
一宮市	21,289	9,704	30,993
岡崎市	13,573	8,846	22,419
名東区	14,521	6,474	20,995
四日市市	11,616	8,829	20,445
緑区	14,502	5,320	19,822
千種区	14,443	4,451	18,894
守山区	13,056	5,705	18,761
中川区	11,478	6,823	18,301
岐阜市	11,383	5,505	16,888
豊田市	7,378	9,507	16,885
天白区	11,950	3,812	15,762

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 集中量（着地分布）

通勤利用者（通勤定期券利用者）の集中量を行政区別にみると、中区が13.4万人／日・片道を超えており、他行政区よりも大きく突出している。一方、通学利用者の集中量は、千種区が2.9万人／日・片道を超えており、次いで昭和区、東区、中村区、岐阜市の順となる。



図Ⅲ-4 行政区別集中量（定期券利用者）

表Ⅲ-5 行政区別集中量（定期券利用者の集中量が1.5万人以上の行政区）

（単位：人／日・片道）

行政区名	通勤	通学	合計
中区	134,079	6,959	141,038
中村区	36,822	10,799	47,621
千種区	14,228	29,223	43,451
東区	27,311	11,986	39,297
昭和区	8,012	15,958	23,970
岐阜市	9,899	10,488	20,387
四日市市	10,349	8,700	19,049
西区	15,120	2,819	17,939
刈谷市	14,611	3,049	17,660
岡崎市	9,881	6,937	16,818
瑞穂区	8,075	7,222	15,297

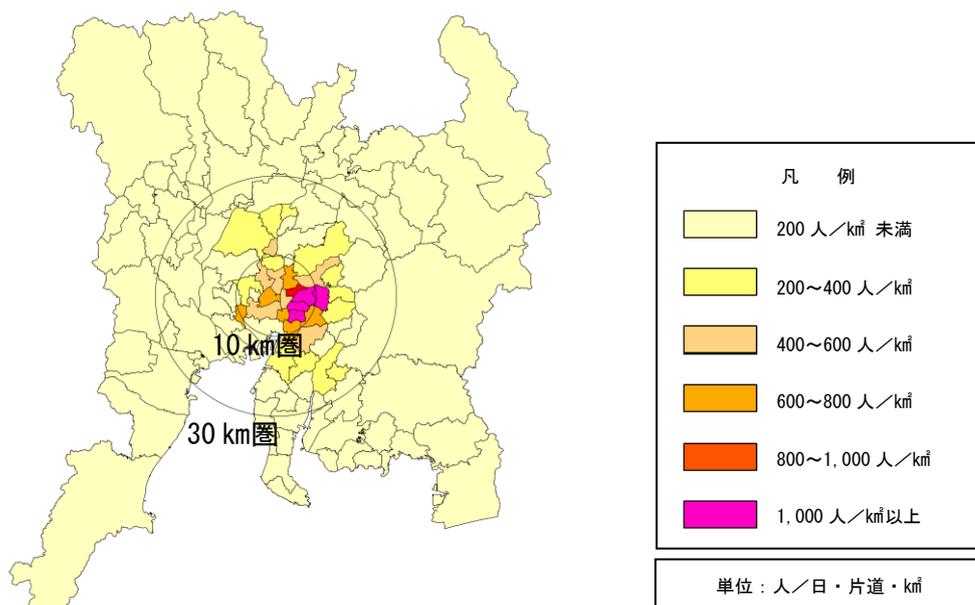
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

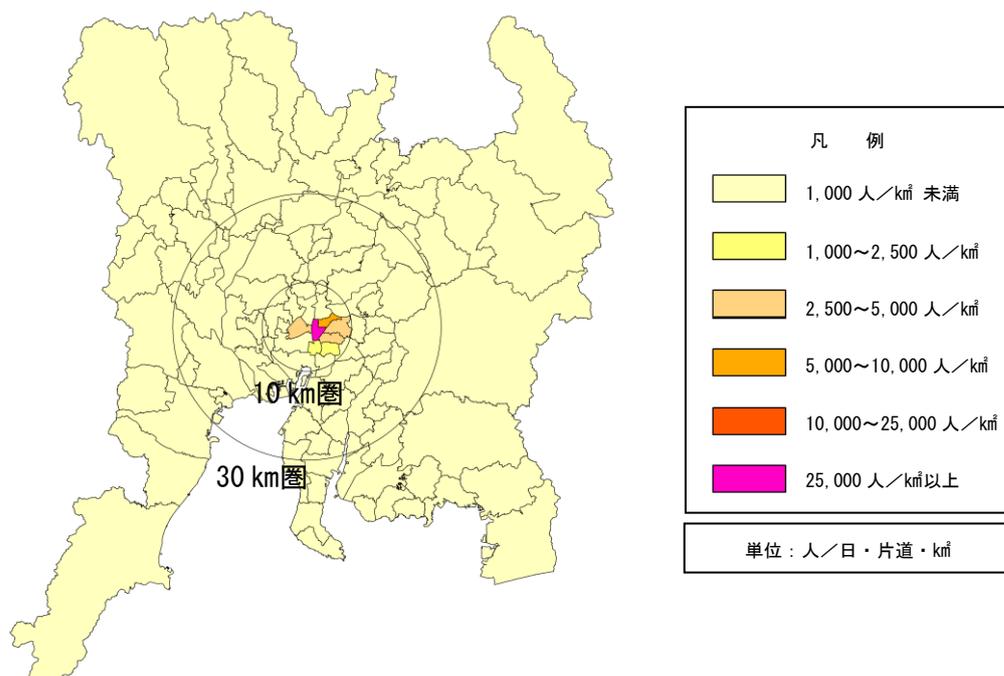
＜参考＞ 単位面積あたりの発生・集中量（密度）

通勤利用者（通勤定期券利用者）の各行政区内の合計発生量・集中量を行政区面積で割ることで、1 km²あたりの発生・集中量とした集計値を示す。発生量では名古屋市昭和区、千種区、瑞穂区、名東区で多く、1,000 人/km²を超えており、集中量では名古屋市中区で25,000 人/km²を超えている。

【発生量】



【集中量】



Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

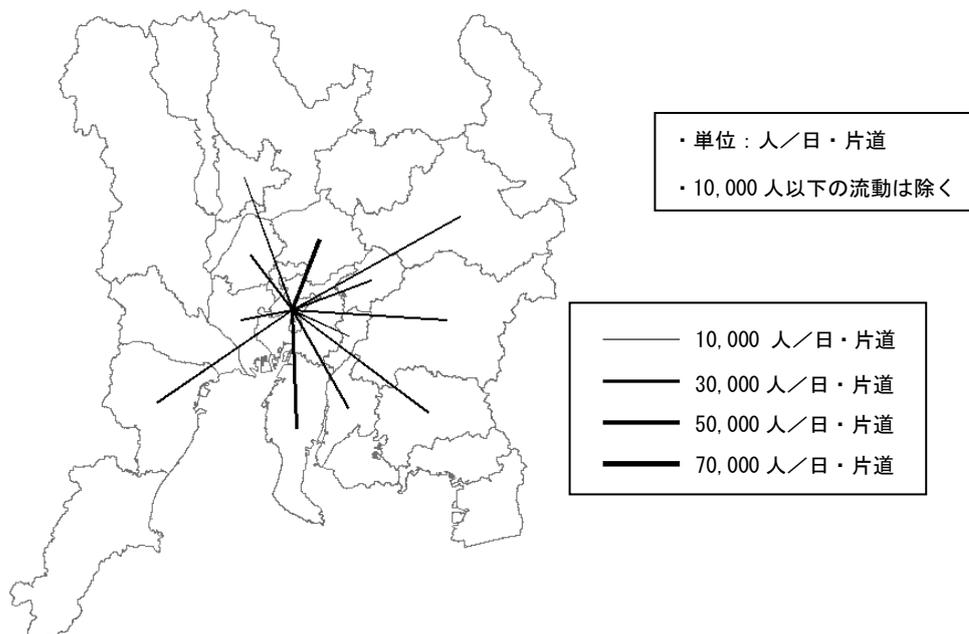
(3) 通勤・通学交通流動（定期券）

① 地域ブロック間交通量流動

地域ブロック間でみた通勤、通学流動を以下に示す。

通勤、通学流動の多くが名古屋市への流動となっており、その中でも尾張北部、知多から名古屋市への流動が、それぞれ3万人／日・片道を超えている。

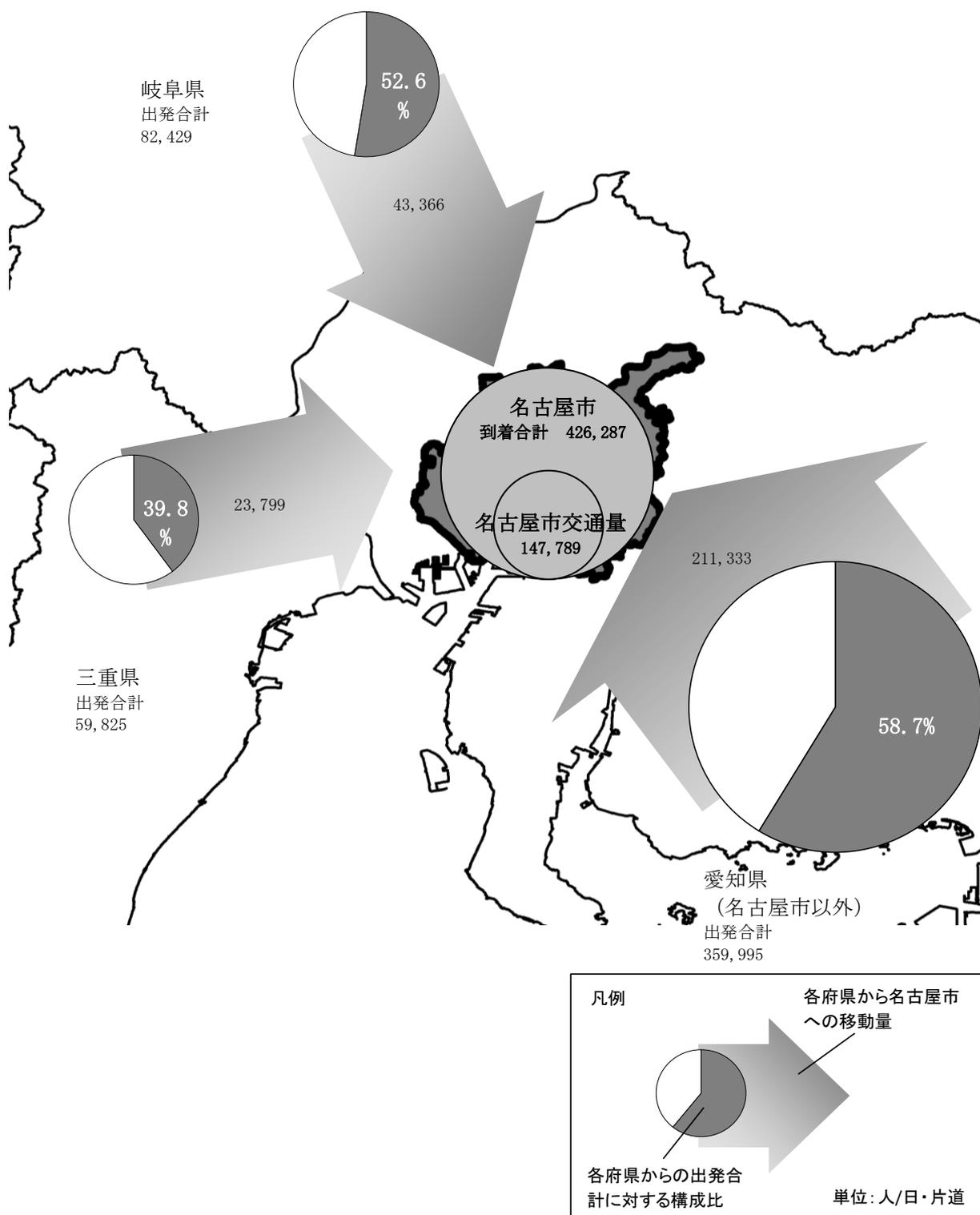
その他の地域においても、1万人以上の交通量のある流動は名古屋市との流動になっている。



図Ⅲ-5 地域ブロック間鉄道流動（定期券利用者）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-6 名古屋市を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動（平成 22 年）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その1）

（単位：人／日・片道）

D O		名古屋市中心4区		名古屋市その他区部		名古屋市計		海部津島		尾張中部		尾張西部		尾張北部		尾張北東部	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
名古屋市中心4区	通勤	8,894	97	4,989	56	13,883	77	116	46	574	100	405	100	619	45	81	18
	通学	239	3	3,988	44	4,227	23	136	54	0	0	0	0	752	55	360	82
	合計	9,133	100	8,977	100	18,110	100	252	100	574	100	405	100	1,371	100	441	100
名古屋市その他区部	通勤	65,718	88	28,440	52	94,158	73	898	61	1,339	84	828	46	2,994	41	1,312	25
	通学	9,246	12	26,275	48	35,521	27	572	39	252	16	973	54	4,338	59	3,965	75
	合計	74,964	100	54,715	100	129,679	100	1,470	100	1,591	100	1,801	100	7,332	100	5,277	100
名古屋市計	通勤	74,612	89	33,429	52	108,041	73	1,014	59	1,913	88	1,233	56	3,613	42	1,393	24
	通学	9,485	11	30,263	48	39,748	27	708	41	252	12	973	44	5,090	58	4,325	76
	合計	84,097	100	63,692	100	147,789	100	1,722	100	2,165	100	2,206	100	8,703	100	5,718	100
海部津島	通勤	9,589	83	4,103	49	13,692	68	554	27	547	92	534	62	369	49	52	9
	通学	1,991	17	4,312	51	6,303	32	1,513	73	45	8	330	38	380	51	550	91
	合計	11,580	100	8,415	100	19,995	100	2,067	100	592	100	864	100	749	100	602	100
尾張中部	通勤	4,817	97	1,984	61	6,801	82	389	100	141	100	157	19	302	27	47	14
	通学	171	3	1,294	39	1,465	18	0	0	0	0	667	81	828	73	289	86
	合計	4,988	100	3,278	100	8,266	100	389	100	141	100	824	100	1,130	100	336	100
尾張西部	通勤	14,764	88	7,486	63	22,250	78	757	59	717	91	1,741	62	311	24	301	46
	通学	2,042	12	4,313	37	6,355	22	522	41	69	9	1,067	38	1,001	76	357	54
	合計	16,806	100	11,799	100	28,605	100	1,279	100	786	100	2,808	100	1,312	100	658	100
尾張北部	通勤	24,350	89	10,248	59	34,598	78	357	100	848	89	364	48	2,077	38	723	35
	通学	2,900	11	7,022	41	9,922	22	0	0	107	11	399	52	3,343	62	1,352	65
	合計	27,250	100	17,270	100	44,520	100	357	100	955	100	763	100	5,420	100	2,075	100
尾張北東部	通勤	8,549	82	3,830	59	12,379	73	7	8	82	100	142	100	399	46	254	18
	通学	1,853	18	2,615	41	4,468	27	78	92	0	0	0	0	469	54	1,153	82
	合計	10,402	100	6,445	100	16,847	100	85	100	82	100	142	100	868	100	1,407	100
尾張南東部	通勤	5,322	96	2,045	38	7,367	67	46	100	58	100	138	100	128	20	45	100
	通学	249	4	3,378	62	3,627	33	0	0	0	0	0	0	499	80	0	0
	合計	5,571	100	5,423	100	10,994	100	46	100	58	100	138	100	627	100	45	100
知多	通勤	13,920	83	5,395	47	19,315	68	247	39	254	74	231	89	594	56	154	27
	通学	2,877	17	6,172	53	9,049	32	385	61	88	26	30	11	476	44	424	73
	合計	16,797	100	11,567	100	28,364	100	632	100	342	100	261	100	1,070	100	578	100
豊田加茂	通勤	3,286	91	1,025	17	4,311	45	43	100	221	100	248	85	214	73	178	19
	通学	317	9	4,991	83	5,308	55	0	0	0	0	45	15	81	27	778	81
	合計	3,603	100	6,016	100	9,619	100	43	100	221	100	293	100	295	100	956	100
衣浦東部	通勤	7,992	81	3,820	40	11,812	60	100	100	84	100	154	100	213	80	98	16
	通学	1,927	19	5,805	60	7,732	40	0	0	0	0	0	0	54	20	513	84
	合計	9,919	100	9,625	100	19,544	100	100	100	84	100	154	100	267	100	611	100
岡崎額田	通勤	5,093	84	2,545	40	7,638	61	7	100	118	64	164	100	273	52	25	4
	通学	992	16	3,805	60	4,797	39	0	0	66	36	0	0	253	48	624	96
	合計	6,085	100	6,350	100	12,435	100	7	100	184	100	164	100	526	100	649	100
西尾幡豆	通勤	983	80	535	22	1,518	41	0	0	8	100	0	0	0	0	0	0
	通学	249	20	1,900	78	2,149	59	0	0	0	0	0	0	0	0	122	100
	合計	1,232	100	2,435	100	3,667	100	0	0	8	100	0	0	0	0	122	100
宝飯	通勤	2,010	95	675	26	2,685	57	21	100	64	100	39	100	101	81	38	37
	通学	107	5	1,897	74	1,994	43	0	0	0	0	0	0	24	19	65	63
	合計	2,117	100	2,562	100	4,679	100	21	100	64	100	39	100	125	100	103	100
豊橋市	通勤	2,081	88	452	32	2,533	67	0	0	14	100	23	8	21	5	43	43
	通学	296	12	969	68	1,265	33	0	0	0	0	266	92	361	95	57	57
	合計	2,377	100	1,421	100	3,798	100	0	0	14	100	289	100	382	100	100	100
愛知県計	通勤	177,368	87	77,572	50	254,940	71	3,542	52	5,069	89	5,168	58	8,615	40	3,351	24
	通学	25,456	13	78,726	50	104,182	29	3,206	48	627	11	3,777	42	12,859	60	10,609	76
	合計	202,824	100	156,298	100	359,122	100	6,748	100	5,696	100	8,945	100	21,474	100	13,960	100
東濃	通勤	6,258	82	2,210	57	8,468	74	21	100	197	77	60	100	339	53	46	22
	通学	1,353	18	1,691	43	3,044	26	0	0	58	23	0	0	299	47	159	78
	合計	7,611	100	3,901	100	11,512	100	21	100	255	100	60	100	638	100	205	100
加茂	通勤	1,649	85	891	49	2,540	68	6	100	134	100	53	28	638	53	0	0
	通学	293	15	911	51	1,204	32	0	0	0	0	138	72	574	47	56	100
	合計	1,942	100	1,802	100	3,744	100	6	100	134	100	191	100	1,212	100	56	100
中濃	通勤	2,070	86	1,124	50	3,194	69	18	100	195	100	216	100	331	70	0	0
	通学	331	14	1,128	50	1,459	31	0	0	0	0	0	0	142	30	62	100
	合計	2,401	100	2,252	100	4,653	100	18	100	195	100	216	100	473	100	62	100
岐阜市	通勤	5,919	99	2,170	51	8,089	79	152	100	209	100	573	71	189	51	33	7
	通学	44	1	2,105	49	2,149	21	0	0	0	0	239	29	180	49	437	93
	合計	5,963	100	4,275	100	10,238	100	152	100	209	100	812	100	369	100	470	100
岐阜南・西部	通勤	3,304	87	939	55	4,243	77	9	100	46	100	341	100	158	34	39	7
	通学	477	13	761	45	1,238	23	0	0	0	0	0	0	308	66	546	93
	合計	3,781	100	1,700	100	5,481	100	9	100	46	100	341	100	466	100	585	100

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その2）

（単位：人／日・片道）

O	D	尾張南東部		知多		豊田加茂		衣浦東部		岡崎額田		西尾幡豆		宝飯		豊橋市	
		人／日・片道	構成比														
名古屋市 都心4区	通勤	191	41	1,071	83	407	100	1,435	96	343	100	151	100	97	100	102	100
	通学	271	59	216	17	0	0	66	4	0	0	0	0	0	0	0	0
名古屋市 その他区部	通勤	925	32	3,253	89	2,569	83	4,392	97	3,000	70	77	100	269	52	467	63
	通学	1,951	68	408	11	534	17	116	3	1,285	30	0	0	250	48	274	37
名古屋市計	通勤	2,876	100	3,661	100	3,103	100	4,508	100	4,285	100	77	100	519	100	741	100
	通学	1,116	33	4,324	87	2,976	85	5,827	97	3,343	72	228	100	366	59	569	67
海部津島	通勤	2,222	67	624	13	534	15	182	3	1,285	28	0	0	250	41	274	33
	通学	3,338	100	4,948	100	3,510	100	6,009	100	4,628	100	228	100	616	100	843	100
尾張中部	通勤	338	32	361	100	126	27	434	100	139	100	20	100	0	0	74	100
	通学	731	68	0	0	336	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
尾張西部	通勤	1,069	100	361	100	462	100	434	100	139	100	20	100	0	0	74	100
	通学	158	47	179	62	136	100	794	92	262	75	0	0	31	100	0	0
尾張北部	通勤	179	53	110	38	0	0	66	8	88	25	0	0	0	0	75	100
	通学	337	100	289	100	136	100	860	100	350	100	0	0	31	100	75	100
尾張北東部	通勤	271	24	726	100	307	45	1,088	85	460	76	12	100	62	68	25	16
	通学	879	76	0	0	375	55	187	15	145	24	0	0	29	32	131	84
尾張南東部	通勤	1,150	100	726	100	682	100	1,275	100	605	100	12	100	91	100	156	100
	通学	202	17	799	92	604	59	792	89	606	86	7	100	47	100	103	100
知多	通勤	1,014	83	73	8	412	41	102	11	102	14	0	0	0	0	0	0
	通学	1,216	100	872	100	1,016	100	894	100	708	100	7	100	47	100	103	100
豊田加茂	通勤	60	51	98	100	478	57	465	78	312	55	0	0	0	0	75	100
	通学	58	49	0	0	363	43	131	22	257	45	0	0	0	0	0	0
衣浦東部	通勤	118	100	98	100	841	100	596	100	569	100	0	0	0	0	75	100
	通学	92	100	92	37	388	51	144	45	141	100	0	0	0	0	44	100
岡崎額田	通勤	0	0	154	63	371	49	174	55	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	92	100	246	100	759	100	318	100	141	100	0	0	0	0	44	100
西尾幡豆	通勤	239	22	4,102	44	89	15	1,252	78	543	100	58	100	22	100	132	58
	通学	864	78	5,324	56	491	85	347	22	0	0	0	0	0	0	94	42
宝飯	通勤	1,103	100	9,426	100	580	100	1,599	100	543	100	58	100	22	100	226	100
	通学	295	23	156	100	1,340	59	548	100	493	18	90	100	64	100	10	16
豊橋市	通勤	968	77	0	0	930	41	0	0	2,299	82	0	0	0	0	51	84
	通学	1,263	100	156	100	2,270	100	548	100	2,792	100	90	100	64	100	61	100
愛知県計	通勤	279	23	1,056	81	826	60	2,742	79	1,621	59	660	100	353	100	441	100
	通学	959	77	242	19	547	40	722	21	1,118	41	0	0	0	0	0	0
岐阜市	通勤	1,238	100	1,298	100	1,373	100	3,464	100	2,739	100	660	100	353	100	441	100
	通学	281	29	522	100	485	44	2,464	81	1,326	58	156	100	259	33	780	86
東濃	通勤	677	71	0	0	612	56	585	19	958	42	0	0	534	67	131	14
	通学	958	100	522	100	1,097	100	3,049	100	2,284	100	156	100	793	100	911	100
加茂	通勤	27	7	0	0	127	69	285	100	404	39	0	0	28	100	52	100
	通学	369	93	0	0	57	31	0	0	631	61	573	100	0	0	0	0
中濃	通勤	396	100	0	0	184	100	285	100	1,035	100	573	100	28	100	52	100
	通学	111	21	37	100	139	58	935	43	928	77	48	55	365	78	1,247	79
岐阜南・西部	通勤	422	79	0	0	101	42	1,231	57	274	23	39	45	103	22	333	21
	通学	533	100	37	100	240	100	2,166	100	1,202	100	87	100	468	100	1,580	100
岐阜南・東部	通勤	35	3	171	100	66	20	898	72	1,001	100	13	100	926	32	613	87
	通学	1,024	97	0	0	267	80	341	28	0	0	0	0	1,981	68	92	13
岐阜南・中部	通勤	1,059	100	171	100	333	100	1,239	100	1,001	100	13	100	2,907	100	705	100
	通学	3,504	25	12,623	66	8,087	60	18,668	82	11,579	62	1,292	68	2,523	47	4,165	78
岐阜南・北部	通勤	10,366	75	6,527	34	5,396	40	4,068	18	7,157	38	612	32	2,897	53	1,181	22
	通学	13,870	100	19,150	100	13,483	100	22,736	100	18,736	100	1,904	100	5,420	100	5,346	100
岐阜南・南部	通勤	180	32	136	100	59	12	255	100	45	38	0	0	23	100	75	100
	通学	374	68	0	0	436	88	0	0	73	62	0	0	0	0	0	0
岐阜南・西部	通勤	554	100	136	100	495	100	255	100	118	100	0	0	23	100	75	100
	通学	0	0	81	100	0	0	87	100	0	0	0	0	0	0	0	0
岐阜南・東部	通勤	187	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	187	100	81	100	0	0	87	100	0	0	0	0	0	0	0	0
岐阜南・中部	通勤	111	42	21	100	0	0	78	100	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	151	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
岐阜南・北部	通勤	262	100	21	100	0	0	78	100	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	32	21	47	100	0	0	623	100	32	9	14	100	38	100	0	0
岐阜南・東部	通勤	124	79	0	0	356	100	0	0	342	91	0	0	0	0	0	0
	通学	156	100	47	100	356	100	623	100	374	100	14	100	38	100	0	0
岐阜南・西部	通勤	105	44	42	100	0	0	187	100	120	100	0	0	9	100	0	0
	通学	132	56	0	0	152	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
岐阜南・東部	通勤	237	100	42	100	152	100	187	100	120	100	0	0	9	100	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その3）

（単位：人／日・片道）

O	D	愛知県計		東濃		加茂		中濃		岐阜市		岐阜南・西部		大垣		中津川	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
名古屋市中心4区	通勤	19,475	76	21	100	51	100	25	100	436	82	12	100	28	100	0	0
	通学	6,028	24	0	0	0	0	0	0	93	18	0	0	0	0	0	0
	合計	25,503	100	21	100	51	100	25	100	529	100	12	100	28	100	0	0
名古屋市の他の区部	通勤	116,481	70	199	100	140	63	72	100	1,810	90	16	100	73	100	37	100
	通学	50,439	30	0	0	84	38	0	0	202	10	0	0	0	0	0	0
	合計	166,920	100	199	100	224	100	72	100	2,012	100	16	100	73	100	37	100
名古屋市の計	通勤	135,956	71	220	100	191	69	97	100	2,246	88	28	100	101	100	37	100
	通学	56,467	29	0	0	84	31	0	0	295	12	0	0	0	0	0	0
	合計	192,423	100	220	100	275	100	97	100	2,541	100	28	100	101	100	37	100
海部津島	通勤	17,240	63	0	0	0	0	0	0	180	100	0	0	0	0	0	0
	通学	10,188	37	0	0	117	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	27,428	100	0	0	117	100	0	0	180	100	0	0	0	0	0	0
尾張中部	通勤	9,397	71	16	100	0	0	0	0	136	69	90	100	0	0	0	0
	通学	3,767	29	0	0	0	0	873	100	61	31	0	0	0	0	0	0
	合計	13,164	100	16	100	0	0	873	100	197	100	90	100	0	0	0	0
尾張西部	通勤	29,028	72	27	100	19	100	0	0	1,573	44	25	22	169	61	0	0
	通学	11,117	28	0	0	0	0	64	100	2,004	56	89	78	106	39	0	0
	合計	40,145	100	27	100	19	100	64	100	3,577	100	114	100	275	100	0	0
尾張北部	通勤	42,127	71	433	100	362	68	0	0	406	30	0	0	8	9	0	0
	通学	16,826	29	0	0	170	32	0	0	954	70	0	0	85	91	0	0
	合計	58,953	100	433	100	532	100	0	0	1,360	100	0	0	93	100	0	0
尾張北東部	通勤	14,751	68	53	100	0	0	0	0	97	37	0	0	0	0	136	100
	通学	6,977	32	0	0	0	0	0	0	162	63	0	0	0	0	0	0
	合計	21,728	100	53	100	0	0	0	0	259	100	0	0	0	0	136	100
尾張南東部	通勤	8,883	64	0	0	0	0	6	100	251	100	0	0	0	0	0	0
	通学	4,825	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	13,508	100	0	0	0	0	6	100	251	100	0	0	0	0	0	0
知多	通勤	27,232	61	0	0	55	34	0	0	294	66	0	0	0	0	24	100
	通学	17,572	39	0	0	107	66	0	0	152	34	0	0	0	0	0	0
	合計	44,804	100	0	0	162	100	0	0	446	100	0	0	0	0	24	100
豊田加茂	通勤	8,211	44	0	0	0	0	0	0	42	13	0	0	0	0	0	0
	通学	10,460	56	0	0	0	0	0	0	275	87	0	0	0	0	0	0
	合計	18,671	100	0	0	0	0	0	0	317	100	0	0	0	0	0	0
衣浦東部	通勤	20,439	63	0	0	0	0	0	0	60	6	0	0	0	0	0	0
	通学	11,887	37	0	0	0	0	0	0	887	94	0	0	0	0	0	0
	合計	32,326	100	0	0	0	0	0	0	947	100	0	0	0	0	0	0
岡崎額田	通勤	14,498	61	10	100	0	0	0	0	21	100	0	0	10	100	0	0
	通学	9,237	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	23,735	100	10	100	0	0	0	0	21	100	0	0	10	100	0	0
西尾幡豆	通勤	2,449	39	0	0	3	100	0	0	17	100	0	0	0	0	0	0
	通学	3,901	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	6,350	100	0	0	3	100	0	0	17	100	0	0	0	0	0	0
宝飯	通勤	6,758	60	0	0	0	0	0	0	73	27	0	0	0	0	0	0
	通学	4,586	40	0	0	0	0	0	0	197	73	0	0	0	0	0	0
	合計	11,344	100	0	0	0	0	0	0	270	100	0	0	0	0	0	0
豊橋市	通勤	6,357	53	0	0	0	0	0	0	120	100	0	0	0	0	0	0
	通学	5,654	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	12,011	100	0	0	0	0	0	0	120	100	0	0	0	0	0	0
愛知県計	通勤	343,126	66	759	100	630	57	103	10	5,516	53	143	62	288	60	197	100
	通学	173,464	34	0	0	478	43	937	90	4,987	47	89	38	191	40	0	0
	合計	516,590	100	759	100	1,108	100	1,040	100	10,503	100	232	100	479	100	197	100
東濃	通勤	9,904	69	220	10	37	100	0	0	243	74	0	0	0	0	161	43
	通学	4,443	31	1,891	90	0	0	0	0	87	26	0	0	0	0	214	57
	合計	14,347	100	2,111	100	37	100	0	0	330	100	0	0	0	0	375	100
加茂	通勤	3,539	62	127	25	59	31	138	100	259	51	0	0	0	0	9	100
	通学	2,159	38	384	75	130	69	0	0	251	49	91	100	0	0	0	0
	合計	5,698	100	511	100	189	100	138	100	510	100	91	100	0	0	9	100
中濃	通勤	4,164	70	0	0	0	0	0	0	868	31	59	18	59	15	0	0
	通学	1,814	30	0	0	121	100	0	0	1,928	69	276	82	324	85	0	0
	合計	5,978	100	0	0	121	100	0	0	2,796	100	335	100	383	100	0	0
岐阜市	通勤	10,031	72	17	100	0	0	0	0	573	57	58	100	223	35	0	0
	通学	3,827	28	0	0	99	100	0	0	441	43	0	0	406	65	0	0
	合計	13,858	100	17	100	99	100	0	0	1,014	100	58	100	629	100	0	0
岐阜南・西部	通勤	5,299	69	15	100	0	0	0	0	897	25	0	0	151	57	12	100
	通学	2,376	31	0	0	0	0	0	0	2,626	75	528	100	114	43	0	0
	合計	7,675	100	15	100	0	0	0	0	3,523	100	528	100	265	100	12	100

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その4）

（単位：人／日・片道）

D O	岐阜県計		北勢北部		北勢南部		中勢		三重県計		不明		調査区域計		
	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	
名古屋市 都心4区	通勤	573	86	27	100	193	100	21	24	241	78	1,237	75	21,526	77
	通学	93	14	0	0	0	0	67	76	67	22	416	25	6,604	23
	合計	666	100	27	100	193	100	88	100	308	100	1,653	100	28,130	100
名古屋市 その他区部	通勤	2,347	89	26	100	598	100	64	16	688	68	7,089	61	126,605	69
	通学	286	11	0	0	0	0	326	84	326	32	4,583	39	55,634	31
	合計	2,633	100	26	100	598	100	390	100	1,014	100	11,672	100	182,239	100
名古屋市計	通勤	2,920	89	53	100	791	100	85	18	929	70	8,326	62	148,131	70
	通学	379	11	0	0	0	0	393	82	393	30	4,999	38	62,238	30
	合計	3,299	100	53	100	791	100	478	100	1,322	100	13,325	100	210,369	100
海部津島	通勤	180	61	60	21	330	89	9	4	399	45	1,408	56	19,227	62
	通学	117	39	226	79	42	11	229	96	497	55	1,126	44	11,928	38
	合計	297	100	286	100	372	100	238	100	896	100	2,534	100	31,155	100
尾張中部	通勤	242	21	13	100	55	100	0	0	68	100	369	40	10,076	66
	通学	934	79	0	0	0	0	0	0	0	0	563	60	5,264	34
	合計	1,176	100	13	100	55	100	0	0	68	100	932	100	15,340	100
尾張西部	通勤	1,813	44	0	0	43	29	0	0	43	23	1,788	57	32,672	69
	通学	2,263	56	0	0	103	71	42	100	145	77	1,339	43	14,864	31
	合計	4,076	100	0	0	146	100	42	100	188	100	3,127	100	47,536	100
尾張北部	通勤	1,209	50	0	0	96	65	11	100	107	68	1,700	50	45,143	70
	通学	1,209	50	0	0	51	35	0	0	51	32	1,691	50	19,777	30
	合計	2,418	100	0	0	147	100	11	100	158	100	3,391	100	64,920	100
尾張北東部	通勤	286	64	10	100	18	100	39	100	67	100	626	39	15,730	66
	通学	162	36	0	0	0	0	0	0	0	0	964	61	9,103	34
	合計	448	100	10	100	18	100	39	100	67	100	1,590	100	23,833	100
尾張南東部	通勤	257	100	0	0	0	0	0	0	0	0	469	77	9,409	65
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	140	23	4,965	35
	合計	257	100	0	0	0	0	0	0	0	0	609	100	14,374	100
知多	通勤	373	59	0	0	0	0	0	0	0	0	1,387	39	28,992	59
	通学	259	41	0	0	0	0	0	0	0	0	2,187	61	20,018	41
	合計	632	100	0	0	0	0	0	0	0	0	3,574	100	49,010	100
豊田加茂	通勤	42	13	0	0	0	0	0	0	0	0	825	49	9,078	44
	通学	275	87	0	0	0	0	0	0	0	0	861	51	11,596	56
	合計	317	100	0	0	0	0	0	0	0	0	1,686	100	20,674	100
衣浦東部	通勤	60	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1,000	46	21,499	60
	通学	887	94	0	0	0	0	75	100	75	100	1,190	54	14,039	40
	合計	947	100	0	0	0	0	75	100	75	100	2,190	100	35,538	100
岡崎額田	通勤	41	100	0	0	0	0	0	0	0	0	701	42	15,240	60
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	955	58	10,192	40
	合計	41	100	0	0	0	0	0	0	0	0	1,656	100	25,432	100
西尾幡豆	通勤	20	100	0	0	0	0	0	0	0	0	116	24	2,585	38
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	376	76	4,277	62
	合計	20	100	0	0	0	0	0	0	0	0	492	100	6,862	100
宝飯	通勤	73	27	0	0	22	100	0	0	22	100	189	37	7,042	58
	通学	197	73	0	0	0	0	0	0	0	0	322	63	5,105	42
	合計	270	100	0	0	22	100	0	0	22	100	511	100	12,147	100
豊橋市	通勤	120	100	0	0	55	100	0	0	55	100	231	23	6,763	51
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	757	77	6,411	49
	合計	120	100	0	0	55	100	0	0	55	100	988	100	13,174	100
愛知県計	通勤	7,636	53	136	38	1,410	88	144	16	1,690	59	19,135	52	371,587	65
	通学	6,682	47	226	62	196	12	739	84	1,161	41	17,470	48	198,777	35
	合計	14,318	100	362	100	1,606	100	883	100	2,851	100	36,605	100	570,364	100
東濃	通勤	661	23	0	0	36	100	0	0	36	100	459	100	11,060	63
	通学	2,192	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,635	37
	合計	2,853	100	0	0	36	100	0	0	36	100	459	100	17,695	100
加茂	通勤	592	41	0	0	0	0	0	0	0	0	379	65	4,510	58
	通学	856	59	0	0	0	0	0	0	0	0	203	35	3,218	42
	合計	1,448	100	0	0	0	0	0	0	0	0	582	100	7,728	100
中濃	通勤	986	27	0	0	16	100	0	0	16	100	351	33	5,517	52
	通学	2,649	73	0	0	0	0	0	0	0	0	719	67	5,182	48
	合計	3,635	100	0	0	16	100	0	0	16	100	1,070	100	10,699	100
岐阜市	通勤	871	48	0	0	0	0	75	100	75	100	694	49	11,671	68
	通学	946	52	0	0	0	0	0	0	0	0	732	51	5,505	32
	合計	1,817	100	0	0	0	0	75	100	75	100	1,426	100	17,176	100
岐阜南・西部	通勤	1,075	25	0	0	11	100	0	0	11	100	201	33	6,586	52
	通学	3,268	75	0	0	0	0	0	0	0	0	408	67	6,052	48
	合計	4,343	100	0	0	11	100	0	0	11	100	609	100	12,638	100

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その5）

（単位：人／日・片道）

O	D	名古屋市中心4区		名古屋市その他区部		名古屋市計		海部津島		尾張中部		尾張西部		尾張北部		尾張北東部	
		人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比
大垣	通勤	3,493	77	1,101	56	4,594	71	16	100	281	80	246	100	38	35	0	0
	通学	1,022	23	878	44	1,900	29	0	0	71	20	0	0	71	65	387	100
	合計	4,515	100	1,979	100	6,494	100	16	100	352	100	246	100	109	100	387	100
中津川	通勤	270	25	183	100	453	36	0	0	0	0	0	0	40	100	13	12
	通学	791	75	0	0	791	64	0	0	0	0	7	100	0	0	96	88
	合計	1,061	100	183	100	1,244	100	0	0	0	0	7	100	40	100	109	100
岐阜県計	通勤	22,963	84	8,618	54	31,581	73	222	100	1,062	89	1,489	79	1,733	52	131	7
	通学	4,311	16	7,474	46	11,785	27	0	0	129	11	384	21	1,574	48	1,743	93
	合計	27,274	100	16,092	100	43,366	100	222	100	1,191	100	1,873	100	3,307	100	1,874	100
北勢北部	通勤	3,787	87	1,080	46	4,867	73	35	18	80	100	16	100	158	23	6	100
	通学	552	13	1,258	54	1,810	27	165	83	0	0	0	0	534	77	0	0
	合計	4,339	100	2,338	100	6,677	100	200	100	80	100	16	100	692	100	6	100
北勢南部	通勤	7,130	81	1,692	38	8,822	67	34	100	15	100	0	0	112	100	14	3
	通学	1,664	19	2,716	62	4,380	33	0	0	0	0	0	0	0	0	508	97
	合計	8,794	100	4,408	100	13,202	100	34	100	15	100	0	0	112	100	522	100
中勢	通勤	1,907	75	517	37	2,424	62	0	0	0	0	51	100	24	100	14	10
	通学	619	25	877	63	1,496	38	0	0	0	0	0	0	0	0	123	90
	合計	2,526	100	1,394	100	3,920	100	0	0	0	0	51	100	24	100	137	100
三重県計	通勤	12,824	82	3,289	40	16,113	68	69	29	95	100	67	100	294	36	34	5
	通学	2,835	18	4,851	60	7,686	32	165	71	0	0	0	0	534	64	631	95
	合計	15,659	100	8,140	100	23,799	100	234	100	95	100	67	100	828	100	665	100
不明	通勤	1,014	87	155	20	1,169	60	0	0	11	100	0	0	29	100	0	0
	通学	148	13	633	80	781	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1,162	100	788	100	1,950	100	0	0	11	100	0	0	29	100	0	0
調査区域計	通勤	213,155	87	89,479	50	302,634	71	3,833	53	6,226	89	6,724	62	10,642	42	3,516	21
	通学	32,602	13	91,051	50	123,653	29	3,371	47	756	11	4,161	38	14,967	58	12,983	79
	合計	245,757	100	180,530	100	426,287	100	7,204	100	6,982	100	10,885	100	25,609	100	16,499	100

表Ⅲ-6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その6）

（単位：人／日・片道）

O	D	尾張南東部		知多		豊田加茂		衣浦東部		岡崎額田		西尾幡豆		宝飯		豊橋市	
		人／日・片道	構成比														
大垣	通勤	10	2	89	100	54	25	316	100	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	391	98	0	0	159	75	0	0	20	100	0	0	0	0	0	0
	合計	401	100	89	100	213	100	316	100	20	100	0	0	0	0	0	0
中津川	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
岐阜県計	通勤	438	24	416	100	113	9	1,546	100	197	31	14	100	70	100	75	100
	通学	1,359	76	0	0	1,103	91	0	0	435	69	0	0	0	0	0	0
	合計	1,797	100	416	100	1,216	100	1,546	100	632	100	14	100	70	100	75	100
北勢北部	通勤	66	24	46	100	42	18	40	14	38	100	0	0	0	0	0	0
	通学	206	76	0	0	193	82	251	86	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	272	100	46	100	235	100	291	100	38	100	0	0	0	0	0	0
北勢南部	通勤	72	51	39	100	32	8	103	100	21	100	0	0	0	0	0	0
	通学	69	49	0	0	382	92	0	0	0	0	0	0	150	100	0	0
	合計	141	100	39	100	414	100	103	100	21	100	0	0	150	100	0	0
中勢	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	313	100	0	0	139	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	313	100	0	0	139	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
三重県計	通勤	138	19	85	100	74	9	143	36	59	100	0	0	0	0	0	0
	通学	588	81	0	0	714	91	251	64	0	0	0	0	150	100	0	0
	合計	726	100	85	100	788	100	394	100	59	100	0	0	150	100	0	0
不明	通勤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	100	0	0
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	265	100	0	0	0	0	0	0
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	265	100	0	0	14	100	0	0
調査区域計	通勤	4,080	25	13,124	67	8,274	53	20,357	82	11,835	61	1,306	68	2,593	46	4,240	78
	通学	12,313	75	6,527	33	7,213	47	4,319	18	7,592	39	612	32	3,047	54	1,181	22
	合計	16,393	100	19,651	100	15,487	100	24,676	100	19,427	100	1,918	100	5,640	100	5,421	100

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ－6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その7）

（単位：人／日・片道）

O \ D	愛知県計		東濃		加茂		中濃		岐阜市		岐阜南・西部		大垣		中津川		
	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	
大垣	通勤	5,644	65	71	100	0	0	138	64	1,646	68	32	5	581	40	0	0
	通学	2,999	35	0	0	0	0	76	36	767	32	626	95	879	60	0	0
	合計	8,643	100	71	100	0	0	214	100	2,413	100	658	100	1,460	100	0	0
中津川	通勤	506	36	80	100	0	0	0	0	17	100	0	0	0	0	0	0
	通学	894	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	1,400	100	80	100	0	0	0	0	17	100	0	0	0	0	0	0
岐阜県計	通勤	39,087	68	530	19	96	22	276	78	4,503	42	149	9	1,014	37	182	46
	通学	18,512	32	2,275	81	350	78	76	22	6,100	58	1,521	91	1,723	63	214	54
	合計	57,599	100	2,805	100	446	100	352	100	10,603	100	1,670	100	2,737	100	396	100
北勢北部	通勤	5,394	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	50	0	0
	通学	3,159	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	50	0	0
	合計	8,553	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	100	0	0
北勢南部	通勤	9,264	63	0	0	0	0	0	0	45	100	0	0	0	0	0	0
	通学	5,489	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	14,753	100	0	0	0	0	0	0	45	100	0	0	0	0	0	0
中勢	通勤	2,513	55	0	0	0	0	0	0	23	100	0	0	0	0	0	0
	通学	2,071	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合計	4,584	100	0	0	0	0	0	0	23	100	0	0	0	0	0	0
三重県計	通勤	17,171	62	0	0	0	0	0	0	68	100	0	0	34	50	0	0
	通学	10,719	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	50	0	0
	合計	27,890	100	0	0	0	0	0	0	68	100	0	0	68	100	0	0
不明	通勤	1,223	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通学	1,046	46	0	0	0	0	0	0	107	100	0	0	0	0	0	0
	合計	2,269	100	0	0	0	0	0	0	107	100	0	0	0	0	0	0
調査区域計	通勤	399,384	66	1,289	36	726	47	379	27	10,087	48	292	15	1,336	41	379	64
	通学	202,695	34	2,275	64	828	53	1,013	73	11,087	52	1,610	85	1,948	59	214	36
	合計	604,348	100	3,564	100	1,554	100	1,392	100	21,174	100	1,902	100	3,284	100	593	100

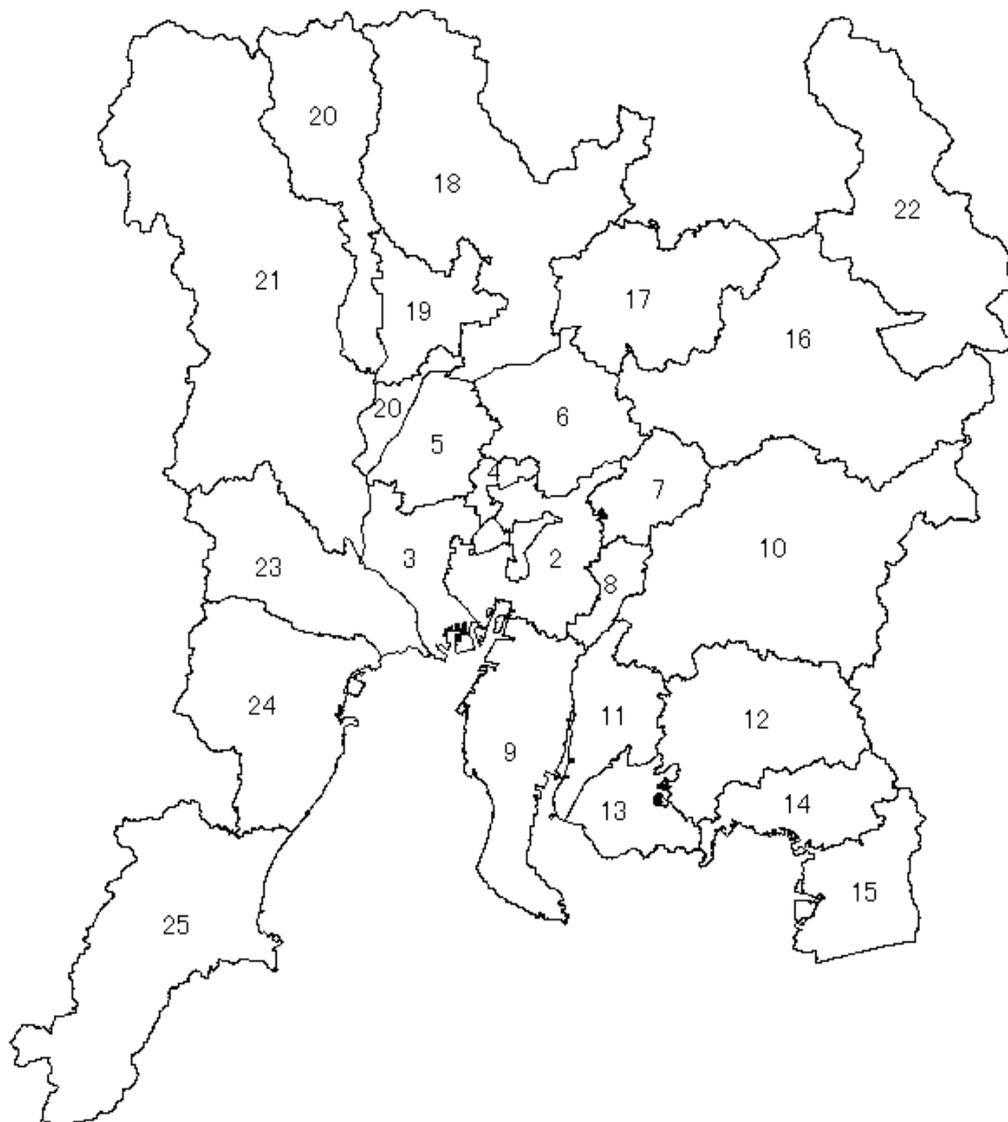
表Ⅲ－6 地域ブロック間通勤・通学OD量（その8）

（単位：人／日・片道）

O \ D	岐阜県計		北勢北部		北勢南部		中勢		三重県計		不明		調査区域計		
	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	人／日・片道	構成比	
大垣	通勤	2,468	51	0	0	0	0	0	0	0	0	322	21	8,434	56
	通学	2,348	49	0	0	0	0	0	0	0	0	1,180	79	6,527	44
	合計	4,816	100	0	0	0	0	0	0	0	0	1,502	100	14,961	100
中津川	通勤	97	100	0	0	0	0	0	0	0	0	35	100	638	42
	通学	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	894	58
	合計	97	100	0	0	0	0	0	0	0	0	35	100	1,532	100
岐阜県計	通勤	6,750	36	0	0	63	100	75	100	138	100	2,441	43	48,416	59
	通学	12,259	64	0	0	0	0	0	0	0	0	3,242	57	34,013	41
	合計	19,009	100	0	0	63	100	75	100	138	100	5,683	100	82,429	100
北勢北部	通勤	34	50	227	100	1,410	36	399	30	2,036	37	474	27	7,938	50
	通学	34	50	0	0	2,554	64	917	70	3,471	63	1,253	73	7,917	50
	合計	68	100	227	100	3,964	100	1,316	100	5,507	100	1,727	100	15,855	100
北勢南部	通勤	45	100	212	62	6,250	51	1,138	41	7,600	50	1,079	62	17,988	56
	通学	0	0	129	38	5,978	49	1,632	59	7,739	50	670	38	13,898	44
	合計	45	100	341	100	12,228	100	2,770	100	15,339	100	1,749	100	31,886	100
中勢	通勤	23	100	15	100	2,583	64	1,139	35	3,737	51	178	100	6,451	53
	通学	0	0	0	0	1,442	36	2,120	65	3,562	49	0	0	5,633	47
	合計	23	100	15	100	4,025	100	3,259	100	7,299	100	178	100	12,084	100
三重県計	通勤	102	75	454	78	10,243	51	2,676	36	13,373	48	1,731	47	32,377	54
	通学	34	25	129	22	9,974	49	4,669	64	14,772	52	1,923	53	27,448	46
	合計	136	100	583	100	20,217	100	7,345	100	28,145	100	3,654	100	59,825	100
不明	通勤	0	0	0	0	19	7	84	30	103	19	426	39	1,752	44
	通学	107	100	0	0	238	93	194	70	432	81	672	61	2,257	56
	合計	107	100	0	0	257	100	278	100	535	100	1,098	100	4,009	100
調査区域計	通勤	14,488	43	590	62	11,716	54	2,895	35	15,201	48	23,733	50	452,806	63
	通学	18,975	57	355	38	10,170	46	5,408	65	15,933	50	23,307	50	260,910	36
	合計	33,570	100	945	100	21,886	100	8,303	100	31,669	98	47,040	100	716,627	100

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の拡大率を集計した。

【参考】地域ブロック区分



図Ⅲ-7 地域ブロック

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-7 地域ブロック区分

番号	ブロック名	構成市区町村名
愛知県		
1	名古屋市都心4区	東区、中村区、中区、熱田区
2	名古屋市その他区部	千種区、北区、西区、昭和区、瑞穂区、中川区、港区、南区、守山区、緑区、名東区、天白区
3	海部津島	津島市、あま市、海部郡大治町、海部郡蟹江町、海部郡飛鳥村、弥富市、愛西市
4	尾張中部	清須市、西春日井郡豊山町、北名古屋市
5	尾張西部	一宮市、稲沢市
6	尾張北部	春日井市、犬山市、江南市、小牧市、岩倉市、丹羽郡大口町、丹羽郡扶桑町
7	尾張北東部	瀬戸市、尾張旭市、愛知郡長久手町
8	尾張南東部	豊明市、愛知郡東郷町、日進市
9	知多	半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、知多郡阿久比町、知多郡東浦町、知多郡南知多町、知多郡美浜町、知多郡武豊町
10	豊田加茂	豊田市、みよし市
11	衣浦東部	碧南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市
12	岡崎額田	岡崎市、額田郡幸田町
13	西尾幡豆	西尾市、幡豆郡一色町、幡豆郡吉良町、幡豆郡幡豆町
14	宝飯	豊川市、蒲郡市、宝飯郡小坂井町
15	豊橋市	豊橋市
岐阜県		
16	東濃	多治見市、瑞浪市、恵那市、土岐市
17	加茂	美濃加茂市、可児市、加茂郡坂祝町、加茂郡富加町、加茂郡川辺町、加茂郡八百津町、可児郡御嵩町
18	中濃	関市、美濃市、各務原市、山県市
19	岐阜市	岐阜市
20	岐阜南西部	羽島市、羽島郡岐南町、羽島郡笠松町、本巣郡北方町、本巣市、瑞穂市
21	大垣	大垣市、海津市、養老郡養老町、不破郡垂井町、不破郡関ヶ原町、安八郡神戸町、安八郡輪之内町、安八郡安八町、揖斐郡揖斐川町、揖斐郡大野町、揖斐郡池田町
22	中津川	中津川市
三重県		
23	北勢北部	桑名市、桑名郡木曾岬町、いなべ市、員弁郡東員町
24	北勢南部	四日市市、鈴鹿市、三重郡菰野町、三重郡朝日町、三重郡川越町
25	中勢	津市
25ブロック		112市区町村

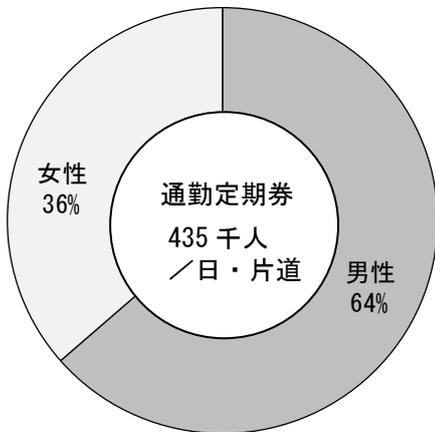
1. 2 鉄道利用者の属性

(1) 定期券利用者の性別・年齢構成の推移

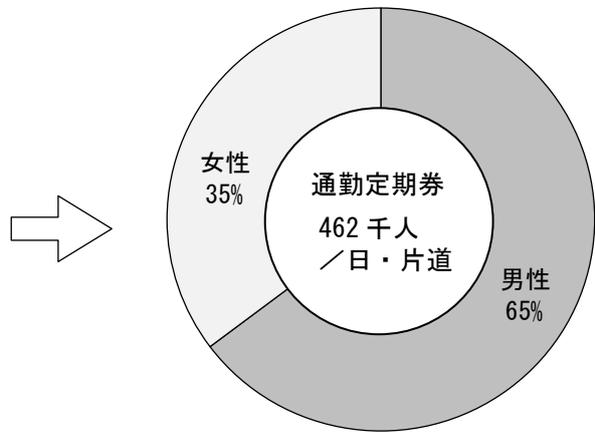
① 定期券利用者の性別構成

平成 22 年における通勤定期券利用者の性別構成は、男性が 65%、女性が 35%となっており、平成 17 年より男性の割合が増加し女性の割合が減少している。また、通学定期券利用者の性別構成は、男性が 39%、女性が 61%となっており、平成 17 年より男性の割合が減少し女性の割合が増加している。

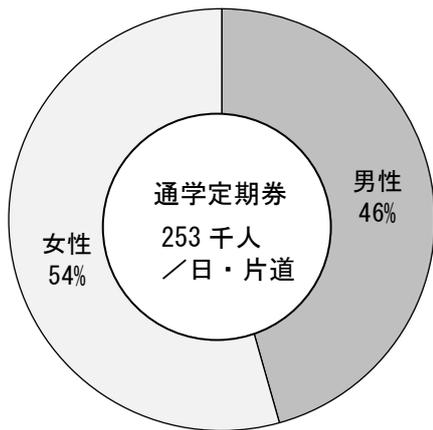
【平成 17 年】通勤定期券



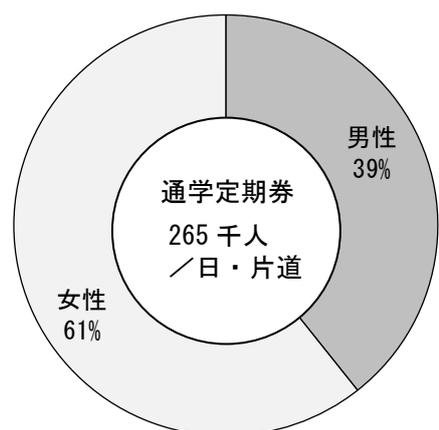
【平成 22 年】通勤定期券



【平成 17 年】通学定期券



【平成 22 年】通学定期券



図Ⅲ-8 定期券利用者の性別構成

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の性別の拡大率を考慮して集計した。
 参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

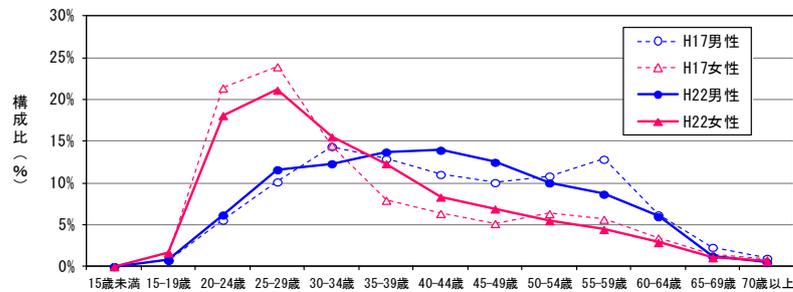
② 定期券利用者の性別・年齢階層別構成

平成22年における通勤定期券利用者の性別・年齢階層別構成は、男性は20歳代後半から50歳代前半まで10%以上の安定した構成比となっている。女性は20歳代後半がピークであり、以降、構成比が減少している。

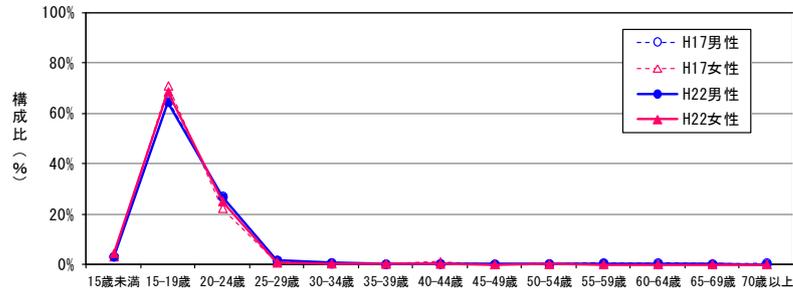
ポイント

- 女性の通勤定期券利用者構成比のピークは、25～29歳の年齢層。
- 平成17年の通勤定期券利用者構成比には男性の50歳代後半に小さなピークがあったが、平成22年ではそのピークが無くなっている。

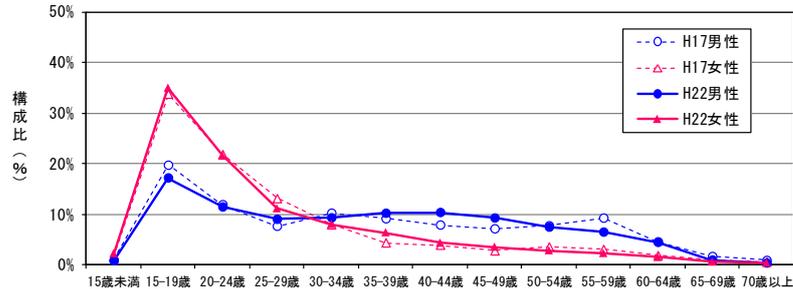
【通勤】



【通学】



【通勤+通学】



図Ⅲ-9 定期券利用者の性別年齢階層別構成（通勤+通学合計）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の年齢・性別の拡大率を考慮して集計した。

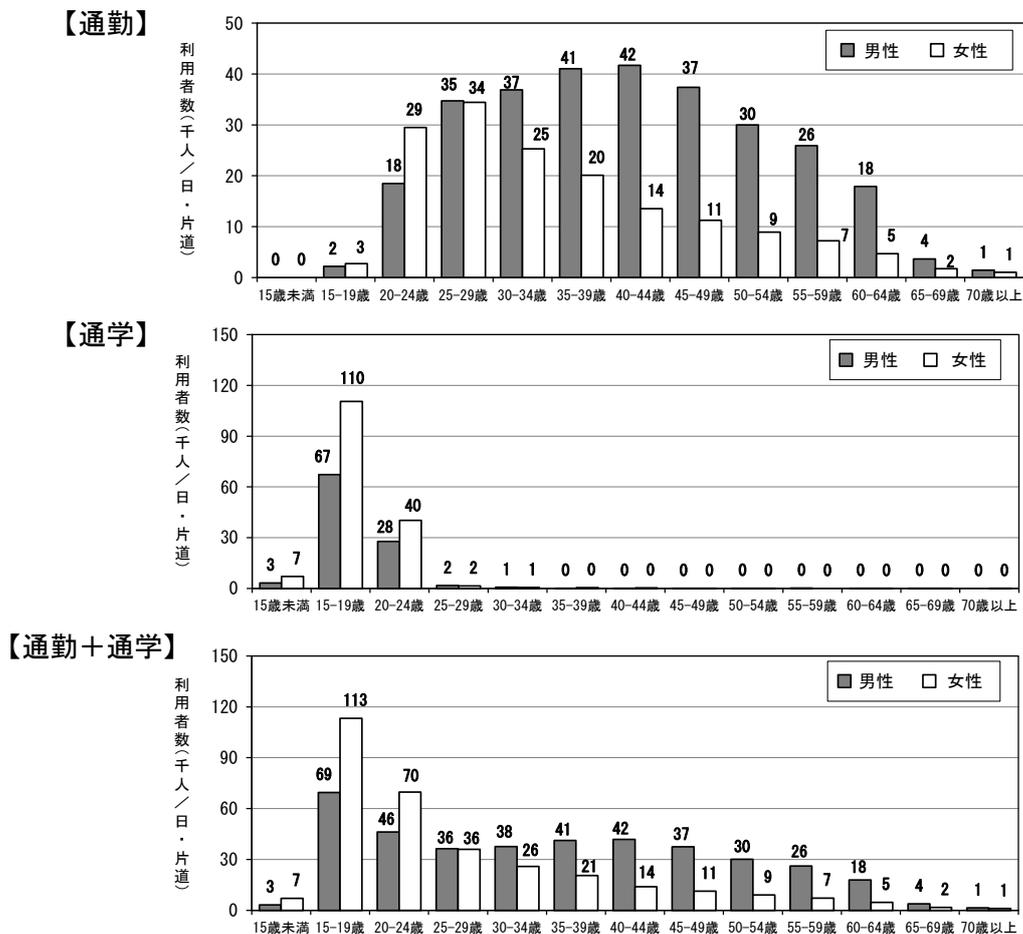
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

（2）性別・年齢階層別定期券利用者数

通勤定期券利用者の年齢階層構成を性別にみると、男性は20歳代前半から増加を開始し、30歳代後半でピーク、60歳代後半以降で急激に減少している。女性は20歳代後半がピークで、以降、減少しており、減少の度合いは男性よりも大きい。

ポイント

- 女性の通勤定期券利用者数は25～29歳がピーク。



図Ⅲ-10 年齢階層別利用者数（通勤+通学合計）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の年齢・性別の拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-8 年齢階層別利用者数（定期利用者）

（単位：人／日・片道）

		15歳未満	15-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-98歳	不明	合計
通勤	男性	0	2,191	18,472	34,704	36,862	41,041	41,687	37,370	29,984	25,927	17,883	3,666	1,433	7,773	298,993
		0.0%	0.7%	6.2%	11.6%	12.3%	13.7%	13.9%	12.5%	10.0%	8.7%	6.0%	1.2%	0.5%	2.6%	100.0%
		0.0%	44.5%	38.5%	50.2%	59.2%	67.1%	75.4%	76.8%	76.9%	78.2%	79.3%	68.1%	57.9%	74.7%	64.7%
	女性	0	2,736	29,472	34,410	25,295	20,079	13,550	11,242	8,936	7,235	4,681	1,721	1,042	2,356	162,755
		0.0%	1.7%	18.1%	21.1%	15.5%	12.3%	8.3%	6.9%	5.5%	4.4%	2.9%	1.1%	0.6%	1.4%	100.0%
		0.0%	55.5%	61.5%	49.8%	40.6%	32.8%	24.5%	23.1%	22.9%	21.8%	20.7%	31.9%	42.1%	22.6%	35.2%
	不明	0	0	0	50	72	28	61	16	51	10	0	0	0	278	566
		0.0%	0.0%	0.0%	8.8%	12.7%	4.9%	10.8%	2.8%	9.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	49.1%	100.0%
		0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%
	合計	0	4,927	47,944	69,164	62,229	61,148	55,298	48,628	38,971	33,172	22,564	5,387	2,475	10,407	462,314
		0.0%	1.1%	10.4%	15.0%	13.5%	13.2%	12.0%	10.5%	8.4%	7.2%	4.9%	1.2%	0.5%	2.3%	100.0%
		0.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
通学	男性	3,222	67,256	27,769	1,673	700	159	124	41	124	192	68	135	0	2,884	104,347
		3.1%	64.5%	26.6%	1.6%	0.7%	0.2%	0.1%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.0%	2.8%	100.0%
		31.2%	37.7%	40.8%	52.2%	53.8%	25.1%	29.5%	56.9%	58.8%	100.0%	84.0%	95.7%	0.0%	89.9%	39.2%
	女性	7,106	110,494	40,259	1,532	601	474	296	31	87	0	13	6	1	85	160,985
		4.4%	68.6%	25.0%	1.0%	0.4%	0.3%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	100.0%
		68.8%	62.0%	59.2%	47.8%	46.2%	74.9%	70.5%	43.1%	41.2%	0.0%	16.0%	4.3%	100.0%	2.7%	60.5%
	不明	0	538	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	238	776
		0.0%	69.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	30.7%	100.0%
		0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%	0.3%
	合計	10,328	178,288	68,028	3,205	1,301	633	420	72	211	192	81	141	1	3,207	266,108
		3.9%	67.0%	25.6%	1.2%	0.5%	0.2%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	1.2%	100.0%
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
通勤+通学合計	男性	3,222	69,447	46,241	36,377	37,562	41,200	41,811	37,411	30,108	26,119	17,951	3,801	1,433	10,657	403,340
		0.8%	17.2%	11.5%	9.0%	9.3%	10.2%	10.4%	9.3%	7.5%	6.5%	4.5%	0.9%	0.4%	2.6%	100.0%
		31.2%	37.9%	39.9%	50.3%	59.1%	66.7%	75.0%	76.8%	76.8%	78.3%	79.3%	68.8%	57.9%	78.3%	55.4%
	女性	7,106	113,230	69,731	35,942	25,896	20,553	13,846	11,273	9,023	7,235	4,694	1,727	1,043	2,441	323,740
		2.2%	35.0%	21.5%	11.1%	8.0%	6.3%	4.3%	3.5%	2.8%	2.2%	1.4%	0.5%	0.3%	0.8%	100.0%
		68.8%	61.8%	60.1%	49.7%	40.8%	33.3%	24.9%	23.1%	23.0%	21.7%	20.7%	31.2%	42.1%	17.9%	44.4%
	不明	0	538	0	50	72	28	61	16	51	10	0	0	0	516	1,342
		0.0%	40.1%	0.0%	3.7%	5.4%	2.1%	4.5%	1.2%	3.8%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	38.5%	100.0%
		0.0%	0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.8%	0.2%
	合計	10,328	183,215	115,972	72,369	63,530	61,781	55,718	48,700	39,182	33,364	22,645	5,528	2,476	13,614	728,422
		1.4%	25.2%	15.9%	9.9%	8.7%	8.5%	7.6%	6.7%	5.4%	4.6%	3.1%	0.8%	0.3%	1.9%	100.0%
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

注) 上段：利用者数、中段：年齢別構成比、下段：性別構成比

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より通勤・通学定期券保有者の年齢・性別の拡大率を考慮して集計した。

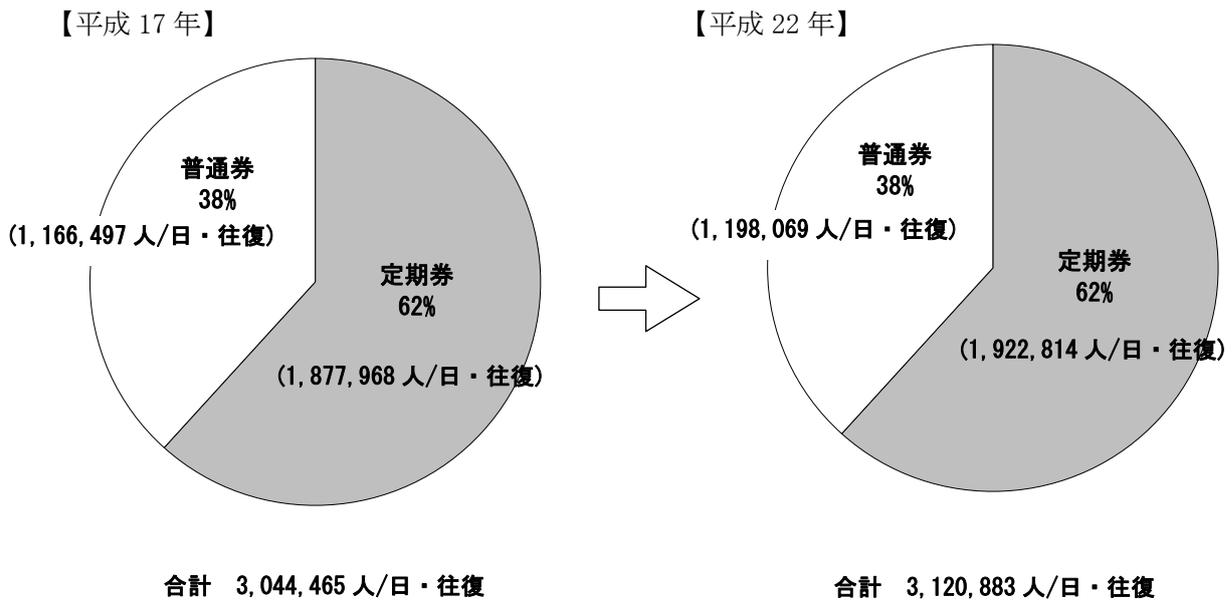
1. 3 鉄道の利用状況

(1) 鉄道利用者数の推移（利用券種割合）

平成 22 年における鉄道利用者数（事業者別利用者数の累計注 1）の割合は、定期券が 62%、普通券が 38%となっており、平成 17 年と同様の割合である。鉄道利用者数（事業者別利用者数の累計）は定期券・普通券ともに平成 17 年よりやや増加している。

ポイント

○ 鉄道利用者数は平成 17 年から定期券・普通券ともに増加している。利用券種割合は平成 17 年からほぼ変動がない。



図Ⅲ－11 鉄道利用券種割合（事業者別利用者数の累計注 1）

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を 2 倍して往復分とした。なお、1 人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道 OD 調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外の IC 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1 日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による 1 日 3 回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注 1) 定期券利用者 1 人が例えば 3 つの事業者を使用した場合、計 3 人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道 OD 調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

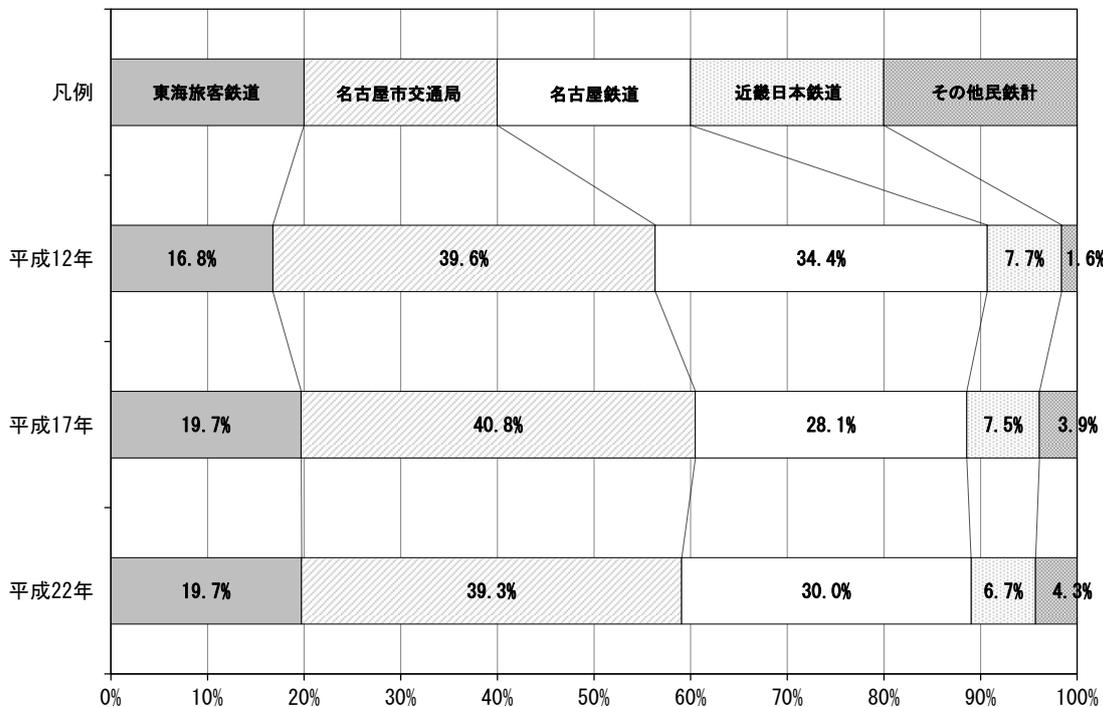
(2) 事業者別利用者数

事業者別にみた利用者割合では、名古屋市交通局が全体の39.3%、次いで名古屋鉄道の30.0%、東海旅客鉄道19.7%となり、3社で中京圏全体の鉄道利用者の約9割を占めている。

また、利用者数は鉄道定期券・普通券等利用者調査及び鉄道OD調査の結果を集計したものであり、実際の利用者数と異なる場合があるため、前回以前との比較をする際には留意されたい。注1)

ポイント

- 事業者別利用割合は平成17年から大きな変動はない。



図Ⅲ-12 事業者別利用者数構成比の経年変化 注2)

参考1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

注1) 集計方法による実際の利用者数との誤差要因については「I. 調査の目的と構成 6. 調査方法の留意事項」参照。

注2) 定期券利用者1人が例えば3つの事業者を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-9 事業者別利用者数 注1)

(単位：人／日・往復)

事業者名	定期券	普通券	合計
東海旅客鉄道	458,882	157,190	616,072
名古屋市交通局	604,076	623,963	1,228,039
名古屋鉄道	625,940	308,901	934,841
近畿日本鉄道	149,042	58,911	207,953
三岐鉄道	10,020	2,764	12,784
豊橋鉄道	7,038	2,572	9,610
愛知環状鉄道	29,550	18,321	47,871
東海交通事業	670	445	1,115
名古屋臨海高速鉄道	10,336	14,479	24,815
愛知高速交通	18,236	6,721	24,957
養老鉄道	9,024	3,802	12,826
合計	1,922,814	1,198,069	3,120,883

参考1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を事業者別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数事業者を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より事業者別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1日乗車券など）を含む。なお、乗車側と降車側の事業者が異なる場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注1) 定期券利用者1人が例えば3つの事業者を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている（調査対象区間は「I編4. 調査対象圏域」参照）。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-10 事業者別路線別利用者数 注1)

（単位：人／日・往復）

路線名	定期券	普通券	合計	路線名	定期券	普通券	合計
東海旅客鉄道				近畿日本鉄道			
東海道本線	294,380	90,133	384,513	名古屋線	153,488	54,303	207,791
関西本線	21,864	6,660	28,524	湯の山線	18,854	3,850	22,704
中央本線	194,116	62,299	256,415	内部線	10,158	2,455	12,613
東海道線	1,762	0	1,762	八王子線	4,960	674	5,634
紀勢本線	74	0	74	鈴鹿線	1,960	1,978	3,938
高山本線	5,348	1,307	6,655	（上記路線計）	189,420	63,260	252,680
飯田線	2,528	1,661	4,189	三岐鉄道			
太多線	5,738	1,351	7,089	三岐線	5,232	1,177	6,409
武豊線	14,116	2,249	16,365	北勢線	4,788	1,572	6,360
東海道新幹線	742	3,202	3,944	（上記路線計）	10,020	2,749	12,769
（上記路線計）	540,668	168,862	709,530	豊橋鉄道			
名古屋市交通局				渥美線	7,064	2,572	9,636
東山線	292,632	304,519	597,151	愛知環状鉄道			
名城線	249,962	254,521	504,483	愛知環状鉄道線	29,598	18,321	47,919
鶴舞線	154,838	144,383	299,221	東海交通事業			
名港線	26,156	34,204	60,360	城北線	670	445	1,115
桜通線	111,464	121,189	232,653	名古屋臨海高速鉄道			
上飯田線	15,298	15,886	31,184	あおなみ線	10,336	14,479	24,815
（上記路線計）	850,350	874,702	1,725,052	愛知高速交通			
名古屋鉄道				東部丘陵線	18,236	6,721	24,957
名古屋本線	455,548	187,736	643,284	養老鉄道			
常滑線	87,022	46,623	133,645	養老線	9,024	3,802	12,826
河和線	46,248	15,760	62,008	合計	2,695,798	1,592,974	4,288,772
知多新線	3,392	1,955	5,347				
築港線	954	1,350	2,304				
三河線	61,672	24,719	86,391				
豊田線	35,060	17,792	52,852				
豊川線	5,908	2,286	8,194				
西尾線	20,198	5,448	25,646				
瀬戸線	61,038	26,932	87,970				
小牧線	20,572	11,947	32,519				
犬山線	124,728	49,131	173,859				
広見線	13,206	3,422	16,628				
津島線	32,890	12,561	45,451				
尾西線	27,466	6,765	34,231				
竹鼻線	10,420	2,675	13,095				
各務原線	18,938	7,443	26,381				
羽島線	1,392	587	1,979				
空港線	3,760	11,929	15,689				
（上記路線計）	1,030,412	437,061	1,467,473				

参考1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を路線別に拡大率を考慮して集計し、その結果を2倍して往復分とした。なお、1人の利用者が複数路線を利用している場合は、それぞれの事業者の利用者数として集計した。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1日乗車券など）を含む。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

注1) 定期券利用者1人が例えば3つの路線を使用した場合、計3人/日・往復としてカウントしている。なお、集計の際、「鉄道OD調査」の調査対象外の事業者・路線・区間は除いている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(3) 初乗り・最終降車人員の状況（定期券、普通券、合計）

① 初乗り人員

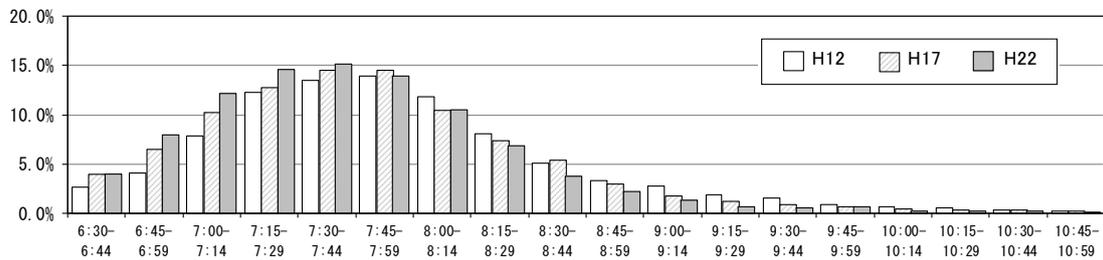
目的地まで鉄道を使って移動する際に最初に乗車する駅の利用人員である、初乗り人員の上位 20 駅（定期券利用者数順）及び初乗り時間帯分布を以下に示す。

定期券利用者の初乗り人員が最も多い駅は、東海旅客鉄道の尾張一宮駅であり、次いで東海旅客鉄道の勝川駅、東海旅客鉄道の春日井駅と、郊外部の駅が上位を占めている。

定期券利用者の初乗り時間帯分布をみると、7時00分から8時14分にかけての時間帯で構成比が高くなっている。

表Ⅲ－11 初乗り人員の多い駅（定期券利用者数上位 20 駅）

順位	事業者名	駅名	定期券	普通券	合計
1	東海旅客鉄道	尾張一宮	12,643	5,700	18,343
2	東海旅客鉄道	勝川	10,462	3,918	14,380
3	東海旅客鉄道	春日井	10,166	3,566	13,732
4	東海旅客鉄道	高蔵寺	9,970	3,994	13,964
5	名古屋市交通局	星ヶ丘	9,105	11,617	20,722
6	東海旅客鉄道	多治見	8,488	2,672	11,160
7	東海旅客鉄道	岐阜	8,294	7,072	15,366
8	名古屋市交通局	野並	7,981	8,567	16,548
9	東海旅客鉄道	岡崎	7,885	2,793	10,678
10	名古屋市交通局	藤が丘	7,417	12,618	20,035
11	名古屋鉄道	国府宮	7,199	3,529	10,728
12	名古屋市交通局	一社	7,169	6,559	13,728
13	東海旅客鉄道	大垣	6,912	3,784	10,696
14	名古屋市交通局	高畑	6,773	4,674	11,447
15	東海旅客鉄道	穂積	6,342	1,562	7,904
16	名古屋鉄道	江南	5,910	2,968	8,878
17	名古屋鉄道	東岡崎	5,871	5,610	11,481
18	東海旅客鉄道	神領	5,721	1,760	7,481
19	東海旅客鉄道	大府	5,697	2,567	8,264
20	名古屋市交通局	赤池	5,531	4,569	10,100



図Ⅲ－13 初乗り時間帯分布

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計したものであり、定期券以外（定期券以外の IC 乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。なお、普通券は同事業者区間内の初乗り人員である。

参考 2) 定期券は発売実績からの拡大結果であり、個々の駅の値は公表値と異なる。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 最終降車人員

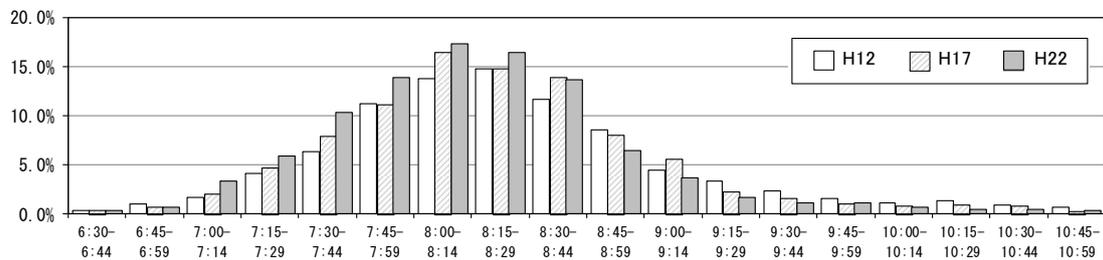
目的地まで鉄道を使って移動する際に最後に降車する駅の利用人員である、最終降車人員の上位 20 駅（定期券利用者順）及び最終降車時間帯分布を以下に示す。

定期券利用者の最終降車人員が最も多い駅は、名古屋市交通局の伏見駅であり、次いで、名古屋市交通局の市役所駅、東海旅客鉄道の名古屋駅と、都心部の駅が上位を占めている。

定期券利用者の最終降車時間帯分布をみると、8 時 00 分から 8 時 44 分にかけての時間帯が高くなっており、初乗り時間から 45 分程度後ろの時間帯にピークがシフトしている。

表Ⅲ－12 最終降車人員の多い駅（定期券利用者数上位 20 駅）

順位	事業者名	駅名	定期券	普通券	合計
1	名古屋市交通局	伏見	32,801	28,679	61,480
2	名古屋市交通局	市役所	31,279	12,192	43,471
3	東海旅客鉄道	名古屋	30,194	34,883	65,077
4	名古屋市交通局	栄	30,058	63,227	93,285
5	名古屋市交通局	名古屋大学	20,269	3,513	23,782
6	名古屋鉄道	名鉄名古屋	16,426	48,719	65,145
7	名古屋市交通局	久屋大通	15,592	15,767	31,359
8	名古屋鉄道	有松	14,394	2,138	16,532
9	近畿日本鉄道	近鉄名古屋	14,237	15,562	29,799
10	東海旅客鉄道	刈谷	13,421	5,697	19,118
11	名古屋市交通局	星ヶ丘	13,016	11,641	24,657
12	名古屋鉄道	名鉄岐阜	12,194	4,560	16,754
13	東海旅客鉄道	金山	11,590	15,985	27,575
14	名古屋市交通局	名古屋	11,363	89,961	101,324
15	名古屋市交通局	丸の内	11,256	11,197	22,453
16	名古屋市交通局	矢場町	10,925	15,602	26,527
17	近畿日本鉄道	近鉄四日市	10,493	8,521	19,014
18	名古屋鉄道	東岡崎	9,735	5,282	15,017
19	名古屋鉄道	金山	9,626	23,059	32,685
20	東海旅客鉄道	鶴舞	9,484	5,503	14,987



図Ⅲ－14 最終降車時間帯分布

参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計した。なお、普通券は同事業者区間内の初乗り人員である。

参考 2) 定期券は発売実績からの拡大結果であり、個々の駅の値は公表値と異なる。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

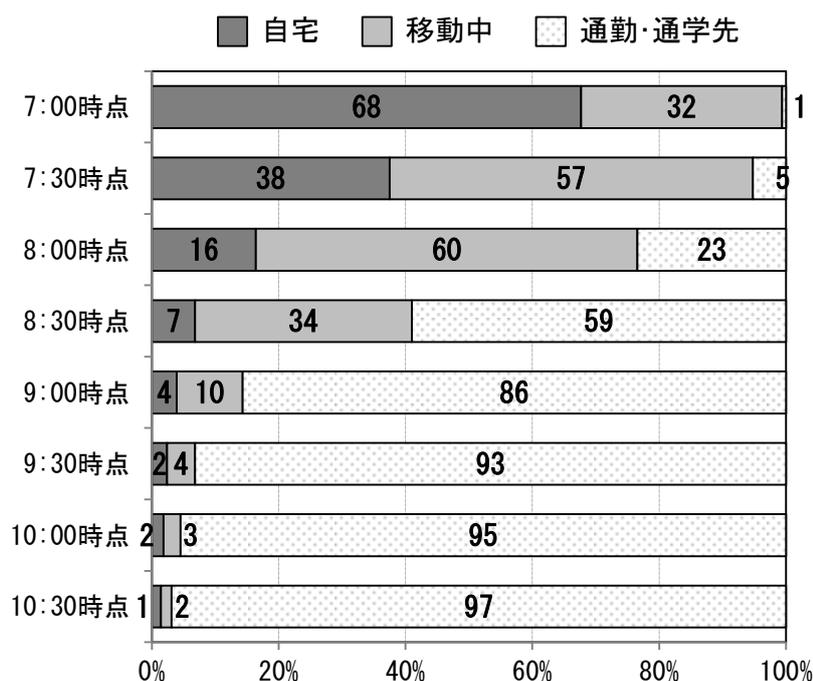
(4) 時間帯別通勤、通学の利用状況

① 時間帯別通勤、通学の移動状況

通勤、通学利用者（定期券）の自宅出発時刻、通勤先（通学先）到着時刻をもとに、自宅出発前、移動中、通勤先（通学先）到着の3区分別比率の時間帯変化（7時～10時30分）を以下に示す。

ポイント

- 7:00時点では全体の68%が、まだ自宅にいる。
- 移動中の割合が最も高いのは8:00時点であり、60%が移動中となる。
- 9時には全体の86%が、10時には95%が通勤先、通学先に到着している。



図Ⅲ-15 時間帯別通勤、通学移動比率

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

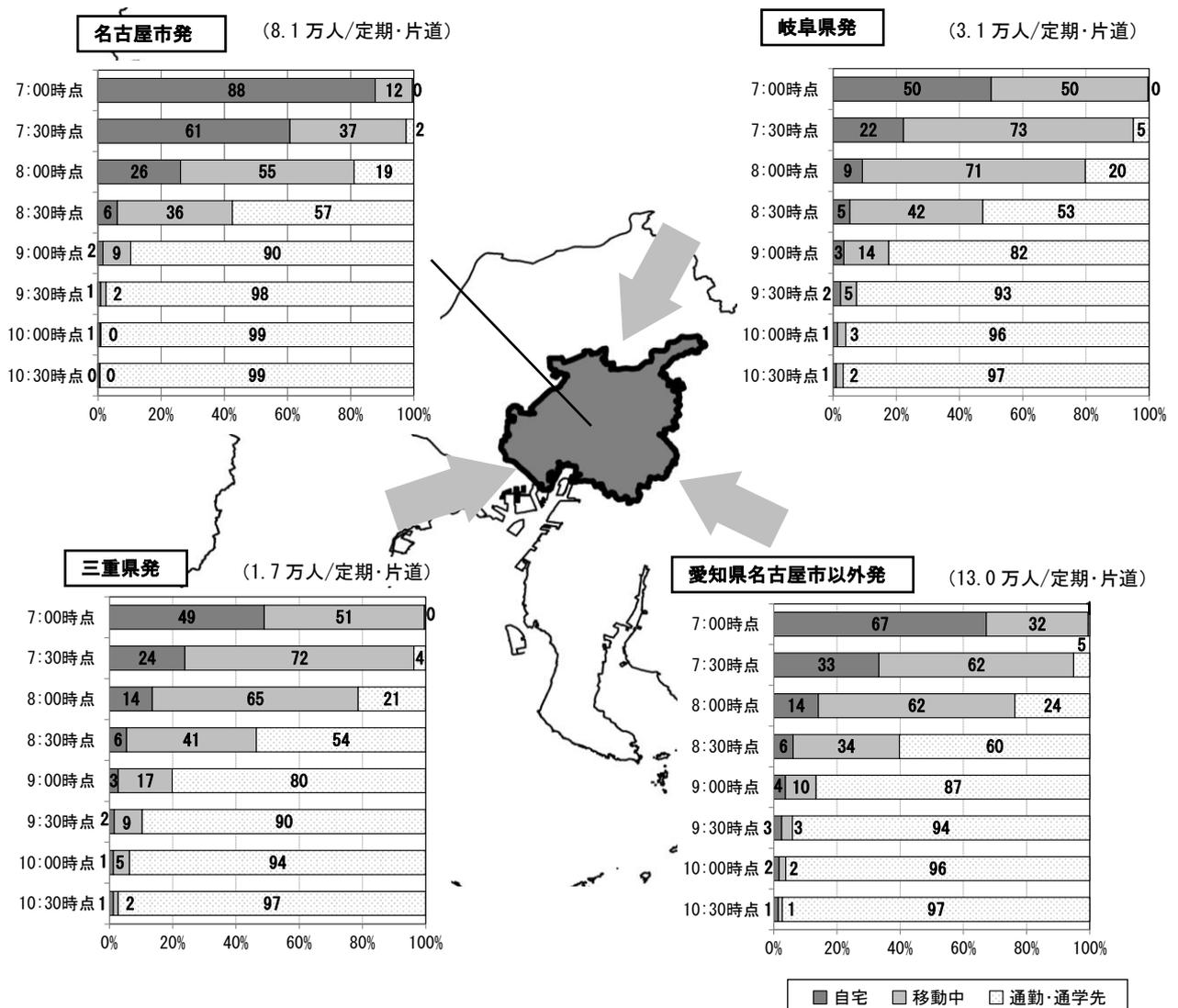
② 居住地別通勤・通学移動比率

名古屋市を着地とした居住地別の通勤・通学移動比率を以下に示す。

岐阜県・三重県では、移動中の割合が7:30時点で最も高くなっている。

岐阜県・三重県では、他の地域に比べ、移動中の割合が最も高くなる時間帯が早く、7:00時点で約50%が移動中となっている。

名古屋市では、移動中の割合が8:00時点で最も高くなっており、名古屋市以外の愛知県では、名古屋市よりも8:00時点以前の移動中の割合が高くなっている。



図Ⅲ-16 名古屋市を着地とした居住地別時間帯別通勤、通学移動比率

参考1) カッコ内の数値は、移動中の割合が最も高い時間帯の移動中人員。

参考2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

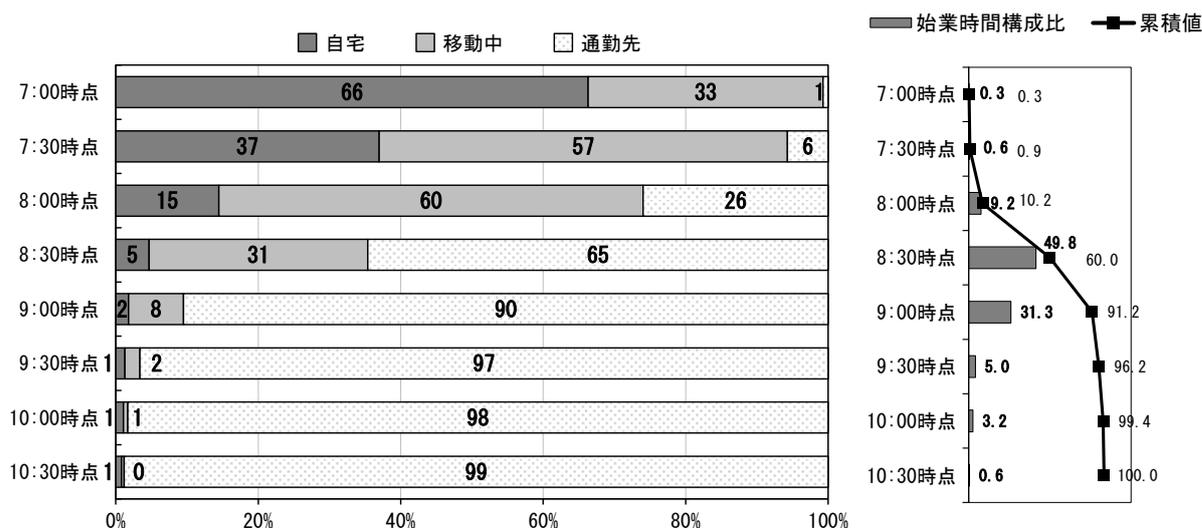
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

③ 始業時刻別通勤の移動状況

始業時刻別にみた通勤利用者（定期券）の自宅出発前、移動中、通勤先到着の3区分別比率の時間帯変化（7時～10時30分）を以下に示す。

ポイント

- 通学先を含めた移動比率（図Ⅲ-15）に比べて、8:00時点以降の移動中の割合、通勤先到着の割合が多くなっている。
- 始業時間帯別（図Ⅲ-18）にみると、9:00～9:29に始業する人は、8:30～8:59に始業する人に比べて、始業30分前、1時間前、1時間30分前、に通勤先に到着する割合が多くなっている。

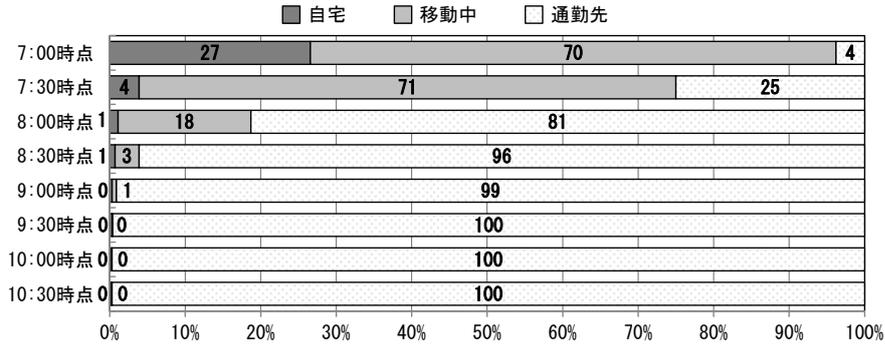


図Ⅲ-17 時間帯別通勤移動比率と始業時刻

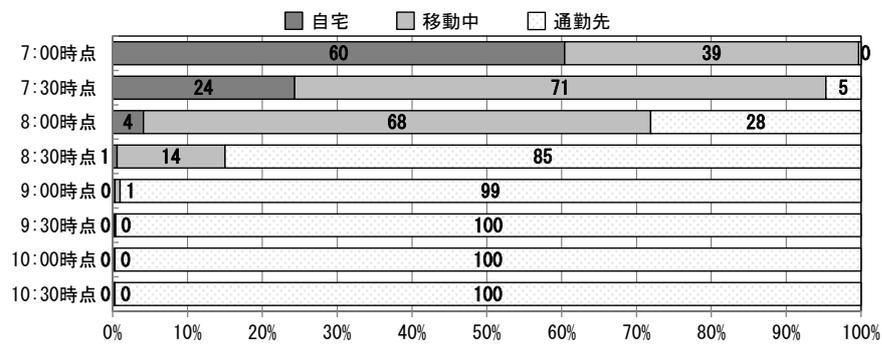
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

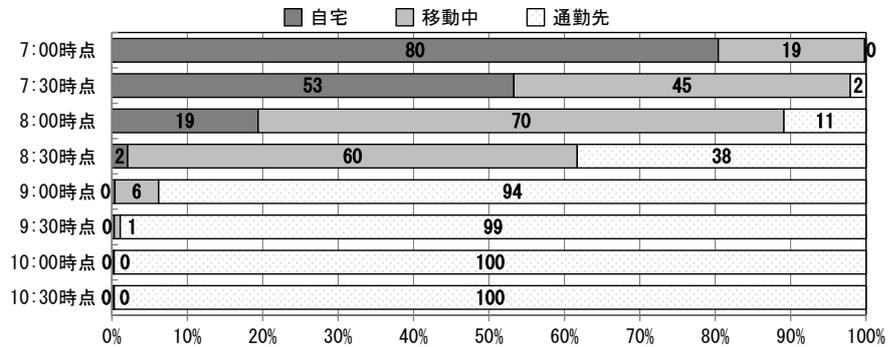
【始業時刻 7:00～8:29】



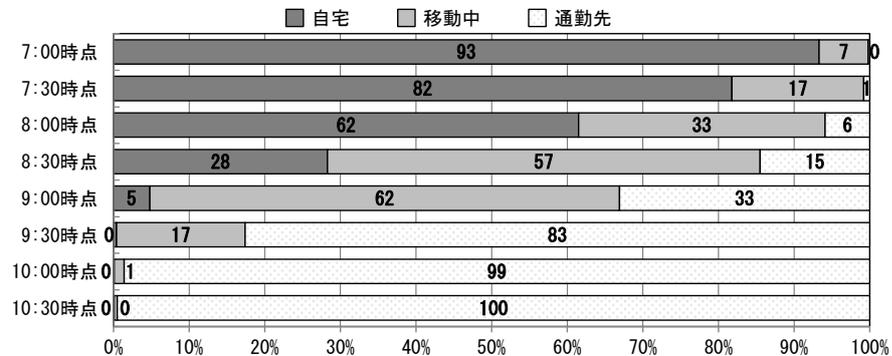
【始業時刻 8:30～8:59】



【始業時刻 9:00～9:29】



【始業時刻 9:30～10:29】



図Ⅲ-18 始業時間帯別の時間帯別通勤移動比率

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(5) 駅間断面交通量（定期券、普通券、合計）

① 路線別駅間断面交通量（終日）

主要路線における終日の最大駅間断面交通量を下表に示す。

主要路線の最大駅間断面交通量の中で、地下鉄東山線（伏見→名古屋）の断面交通量が最も多く約15万人/日である。JR線では、中央本線（千種→大曽根）が最も多く約8万人/日である。民鉄の主要路線では、名鉄名古屋本線（神宮前→金山）が最も多く約13万/日である。

表Ⅲ-13 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、JR）

路線名	区間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
東海道本線	熱田 → 金山	55,242	17,753	72,995
中央本線	千種 → 大曽根	63,191	19,176	82,367

表Ⅲ-14 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、民鉄）

路線名	区間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
名鉄名古屋本線	神宮前 → 金山	87,759	43,441	131,200
名鉄常滑線	豊田本町 → 神宮前	37,381	20,489	57,870
名鉄豊田線	赤池 → 日進	14,564	7,162	21,726
名鉄瀬戸線	守山自衛隊前 → 矢田	26,434	10,066	36,500
名鉄小牧線	上飯田 → 味鋺	7,653	4,186	11,839
名鉄犬山線	上小田井 → 西春	44,159	18,177	62,336
名鉄津島線	甚目寺 → 須ヶ口	15,203	5,897	21,100
名鉄空港線	りんくう常滑 → 中部国際空港	1,880	6,035	7,915
近鉄名古屋線	近鉄名古屋 → 米野	43,944	17,246	61,190
あおなみ線	名古屋 → ささしまライブ	5,047	6,078	11,125

表Ⅲ-15 主要路線における最大駅間断面交通量（終日、地下鉄）

路線名	区間	終日(人/日)		
		定期券	普通券	合計
東山線	伏見 → 名古屋	71,755	75,497	147,252
名城線	上前津 → 矢場町	32,799	48,264	81,063
鶴舞線	御器所 → 川名	41,139	31,075	72,214
名港線	日比野 → 金山	12,890	16,417	29,307
桜通線	国際センター → 丸の内	22,867	29,658	52,525
上飯田線	平安通 → 上飯田	7,649	8,369	16,018

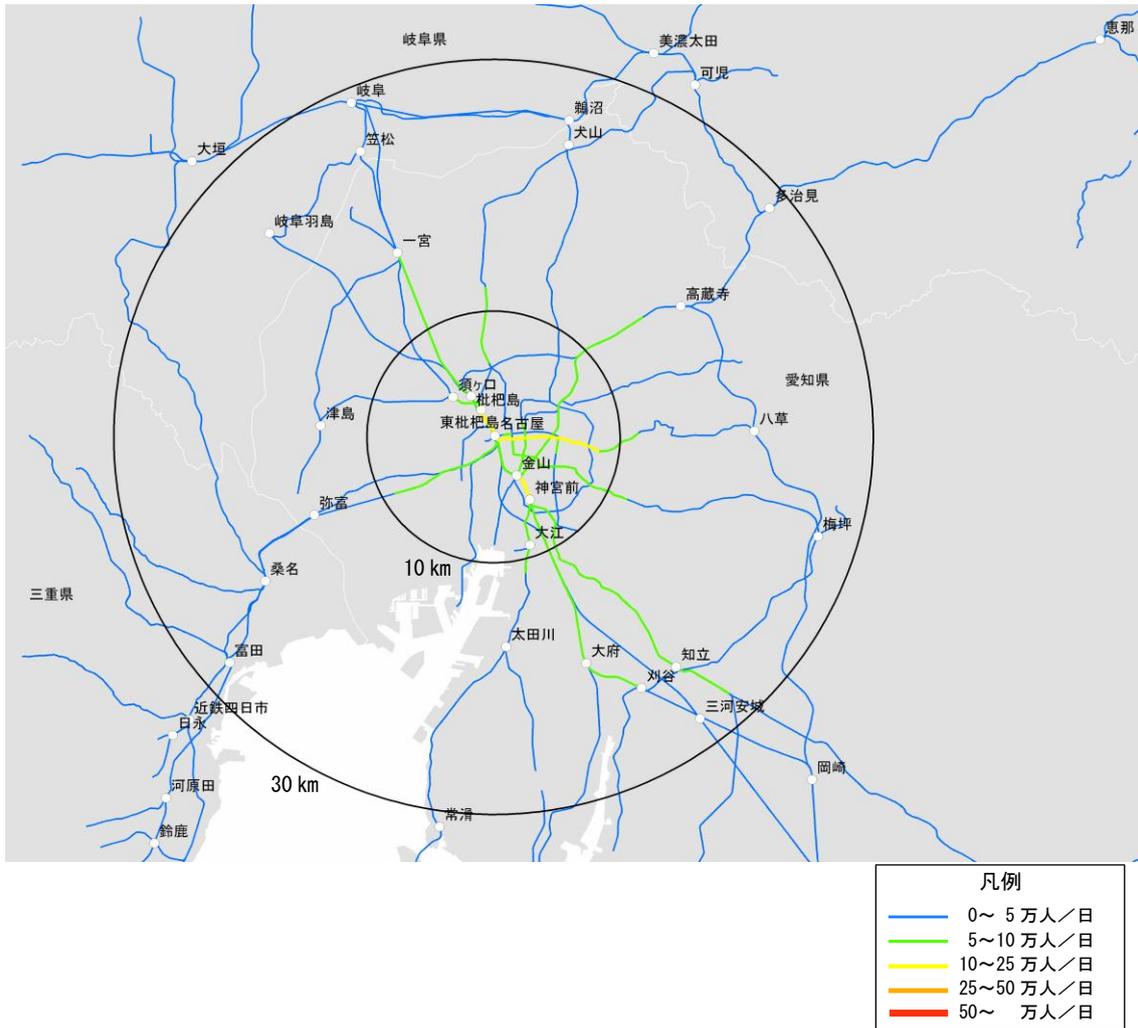
参考1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考3) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の各調査票（利用者アンケート）の拡大率を推計することで集計している。このため、一部の主要駅に販売枚数が集中する場合、あるいは連絡定期券や委託販売の比率が高い路線では、異なる事業者や路線間あるいは駅間毎の定期利用者数の比率に推計誤差が比較的生じやすいため留意されたい。

参考4) 最大駅間断面交通量は、上り下り別の終日駅間断面交通量の最大値。

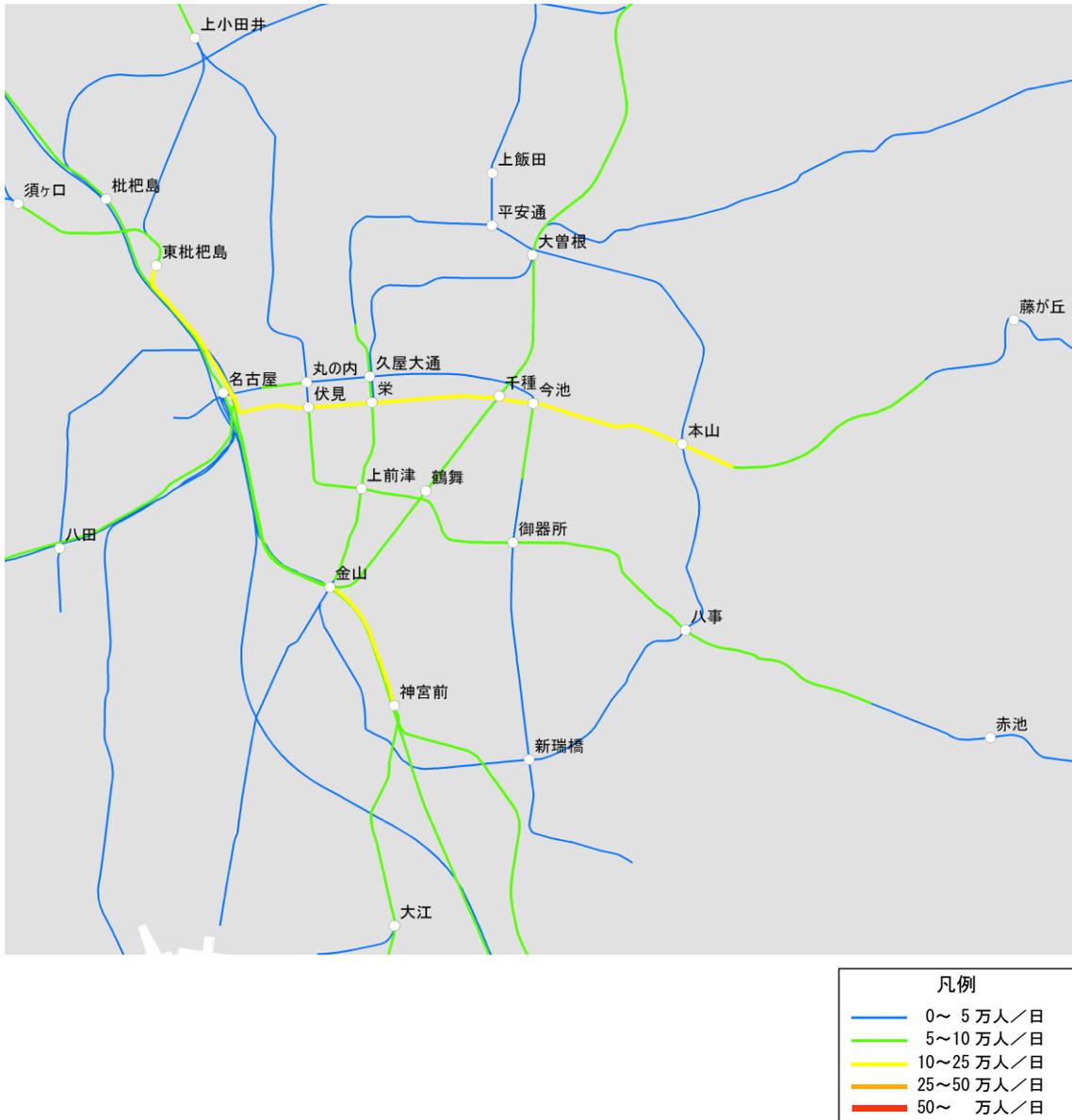
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ－19 路線別駅間断面交通量（全域、終日）

- 参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。
- 参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。
- 参考 3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。
- 参考 4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-20 路線別駅間断面交通量（中心部、終日）

参考1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。

参考4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１．鉄道の利用状況）

② 路線別駅間断面交通量（ピーク 1 時間）

主要路線におけるピーク時の最大駅間断面交通量を示す。なお、ピーク時間帯は 15 分刻みで設定している。

J R 線では、ピーク時最大断面交通量が最も多いのは、中央本線（新守山→大曾根）の 3.1 万人/時となり、次いで東海道本線（清洲→枇杷島）の 2.4 万人/時となる。

民鉄線では、名鉄名古屋本線（東枇杷島→栄生）の 4.4 万人/時が最も多く、次いで近鉄名古屋線（烏森→黄金）の 2.5 万人/時、名鉄犬山線（西春→上小田井）の 2.0 万人/時の順となる。

地下鉄では、東山線（名古屋→伏見）の 3.2 万人/時が最も多く、次いで鶴舞線（八事→いりなか）の 1.7 万人/時となる。

表Ⅲ-16 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、JR）

路線名	区間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク 時間帯
		定期券	普通券	合計			
東海道本線	清洲 → 枇杷島	22,842	1,466	24,308	65,623	37.0%	7:30-8:29
中央本線	新守山 → 大曾根	28,905	2,044	30,949	79,797	38.8%	7:30-8:29

表Ⅲ-17 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、民鉄）

路線名	区間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク 時間帯
		定期券	普通券	合計			
名鉄名古屋本線	東枇杷島 → 栄生	40,046	4,187	44,233	117,857	37.5%	7:15-8:14
名鉄常滑線	豊田本町 → 神宮前	14,073	1,504	15,577	57,870	26.9%	7:15-8:14
名鉄豊田線	日進 → 赤池	4,077	770	4,847	21,056	23.0%	7:30-8:29
名鉄瀬戸線	矢田 → 大曾根	11,138	1,894	13,032	36,466	35.7%	7:30-8:29
名鉄小牧線	味碗 → 上飯田	4,039	383	4,422	11,305	39.1%	7:30-8:29
名鉄犬山線	西春 → 上小田井	17,894	1,821	19,715	61,748	31.9%	7:00-7:59
名鉄津島線	甚目寺 → 須ヶ口	8,389	876	9,265	21,100	43.9%	7:00-7:59
名鉄空港線	りんくう常滑 → 中部国際空港	956	565	1,521	7,915	19.2%	8:30-9:29
近鉄名古屋線	烏森 → 黄金	24,107	522	24,629	58,824	41.9%	7:15-8:14
あおなみ線	小本 → ささしまライブ	1,729	700	2,429	10,683	22.7%	7:45-8:44

表Ⅲ-18 主要路線における最大駅間断面交通量（ピーク時、地下鉄）

路線名	区間	ピーク1時間(人/時)			終日 (人/日)	ピーク率	ピーク 時間帯
		定期券	普通券	合計			
東山線	名古屋 → 伏見	24,310	7,370	31,680	146,113	21.7%	7:30-8:29
名城線	久屋大通 → 市役所	12,828	4,114	16,942	70,854	23.9%	7:45-8:44
鶴舞線	八事 → いりなか	12,721	4,626	17,347	68,128	25.5%	7:30-8:29
名港線	日比野 → 金山	3,799	1,787	5,586	29,307	19.1%	7:30-8:29
桜通線	国際センター → 丸の内	8,427	3,746	12,173	52,525	23.2%	7:30-8:29
上飯田線	上飯田 → 平安通	3,359	873	4,232	15,166	27.9%	7:45-8:44

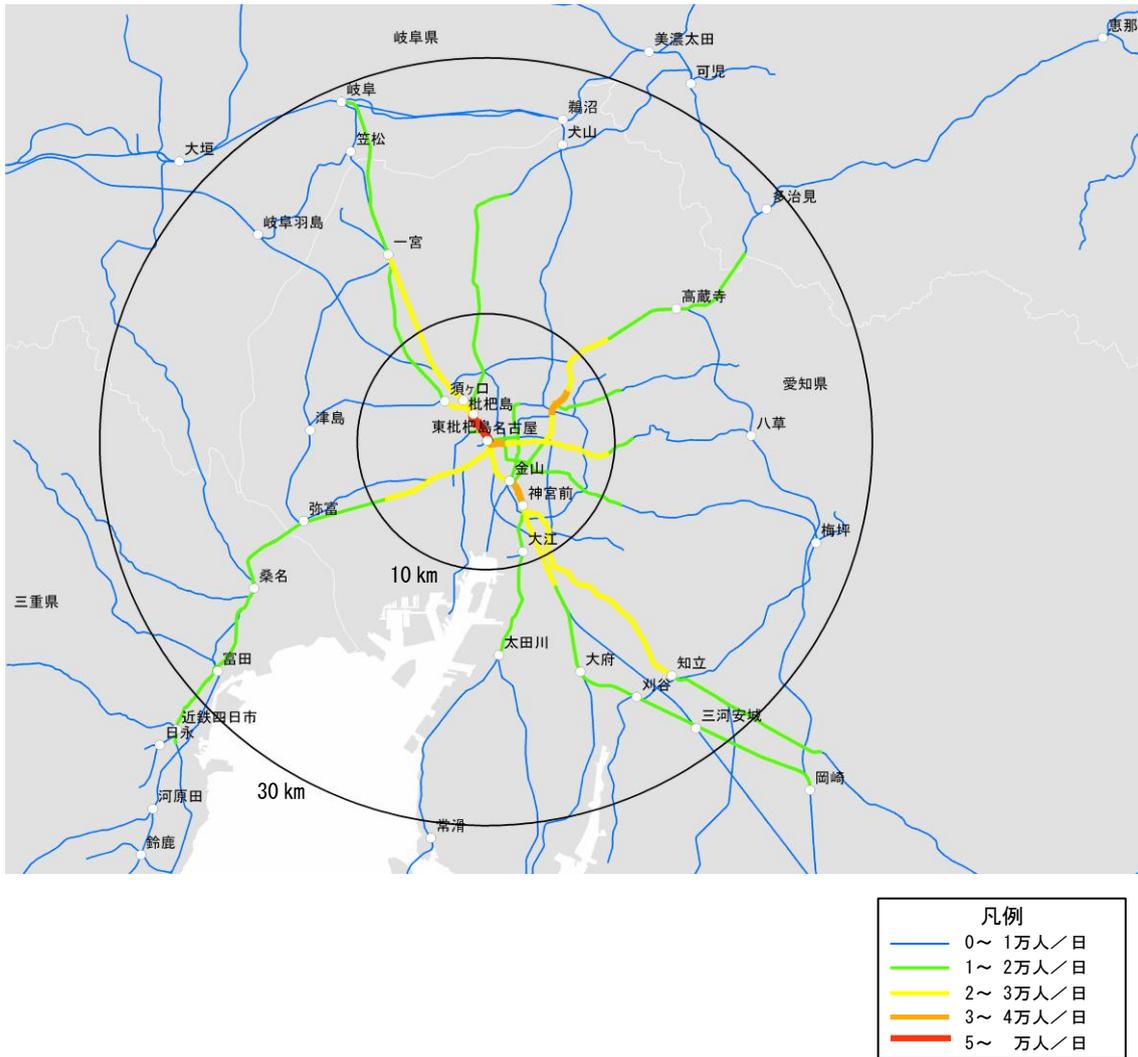
参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。その際、調査票に記入された乗車時間、降車時間及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて駅間の通過時間を計算した。普通券は「鉄道OD調査」より駅間別に利用者数を集計したものであり、定期券以外（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老バス、1日乗車券など）を含む。駅間の通過時間は、到着時間帯及び乗車駅から降車駅までの所要時間データを用いて計算した。

参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考 3) ピーク 1 時間の駅間断面交通量は、15 分刻みで各駅間の断面交通量を求め、最大となる 1 時間を集計した。

参考 4) 最大駅間断面交通量（ピーク時）は、ピーク 1 時間の駅間断面交通量が最大となる駅間の交通量。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-21 路線別駅間断面交通量（全域、ピーク時）

- 参考 1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。
- 参考 2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。
- 参考 3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。
- 参考 4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-22 路線別駅間断面交通量（中心部、ピーク時）

参考1) 定期券は「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者数を駅間別に拡大率を考慮して集計した。また、その結果の乗車駅と降車駅を入れ替えて往復分とした。普通券は「鉄道OD調査」より路線別に利用者数を集計した。

参考2) 定期券利用者数は、定期券発売実績から求めた定期券保有者数をもとにしたものである。そのため、定期券保有者のうち、調査日に出勤・登校しなかった人も集計対象となっていることから、定期券利用者数に関する集計結果については、実際の利用者数よりも多い値となる傾向にある。ただし、定期券の通勤通学目的以外の利用による1日3回以上の利用分は集計に含まれていないため、そのような利用者が多い区間ではその限りではない。

参考3) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。

参考4) 駅間断面交通量は、上り下り別の交通量のうち多い方向の交通量を表示している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(6) 輸送力

① 路線別駅間輸送力（終日）

主要路線における終日の最大断面輸送力を以下に示す。

主要路線における最大断面輸送力の中では、名鉄名古屋本線が最も多く 29 万人／日となっている。

J R線では、中央本線（神領→春日井）が最も多く 16 万人／日で、東海道本線（岐阜→木曾川）も 10 万人／日を超えている。

民鉄線では、名鉄名古屋本線（金山→神宮前）が最も多く 29 万人／日で、他の路線を大きく引き離している。

地下鉄では、東山線（中村日赤→中村公園）が最も多く 18 万人／日で、他の路線も上飯田線を除いて 10 万人／日を超えている。

② 路線別駅間輸送力（ピーク時）

主要路線におけるピーク時の最大断面輸送力を以下に示す。

ピーク時輸送力は、名鉄名古屋本線が最も多く 2.4 万人／時、次いで東山線が 1.8 万人／時となっている。

輸送力のピーク率（終日輸送力に占めるピーク時輸送力の割合）をみると、J R線、民鉄線、地下鉄とも一部路線で 10%を超えている。

表Ⅲ-19 主要路線別最大断面輸送力（J R）

路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
東海道本線	岐阜 → 木曾川	127,029	12,566	9.9%	7:00~7:59
中央本線	神領 → 春日井	159,220	17,667	11.1%	7:30~8:29

参考 1) 最大断面輸送力は、上り下り別の終日駅間断面輸送力が最大であった区間を示す。また、ピーク時輸送力は、同区間におけるピーク時間帯の輸送力を示す。

参考 2) ピーク時最大輸送力の時間帯を 30 分刻みで設定しているため、公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。

参考 3) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-20 主要路線別最大断面輸送力（民鉄）

路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
名鉄名古屋本線	金山 → 神宮前	286,328	23,580	8.2%	7:30～8:29
名鉄常滑線	神宮前 → 豊田本町	125,262	10,112	8.1%	8:00～8:59
名鉄空港線	常滑 → 多屋	63,896	4,324	6.8%	7:30～8:29
名鉄河和線	太田川 → 高横須賀	71,570	4,568	6.4%	8:30～9:29
名鉄豊田線	赤池 → 日進	61,620	4,680	7.6%	7:00～7:59
名鉄瀬戸線	喜多山 → 小幡	70,980	7,324	10.3%	7:30～8:29
名鉄小牧線	小牧 → 小牧口	43,616	3,712	8.5%	7:00～7:59
名鉄犬山線	岩倉 → 大山寺	133,006	12,340	9.3%	7:30～8:29
名鉄津島線	須ヶ口 → 甚目寺	51,720	3,364	6.5%	7:00～7:59
近鉄名古屋線	富吉 → 近鉄蟹江	125,096	13,280	10.6%	7:30～8:29
あおなみ線	稲永 → 荒子川公園	46,560	3,492	7.5%	7:00～7:59

表Ⅲ-21 主要路線別最大断面輸送力（地下鉄）

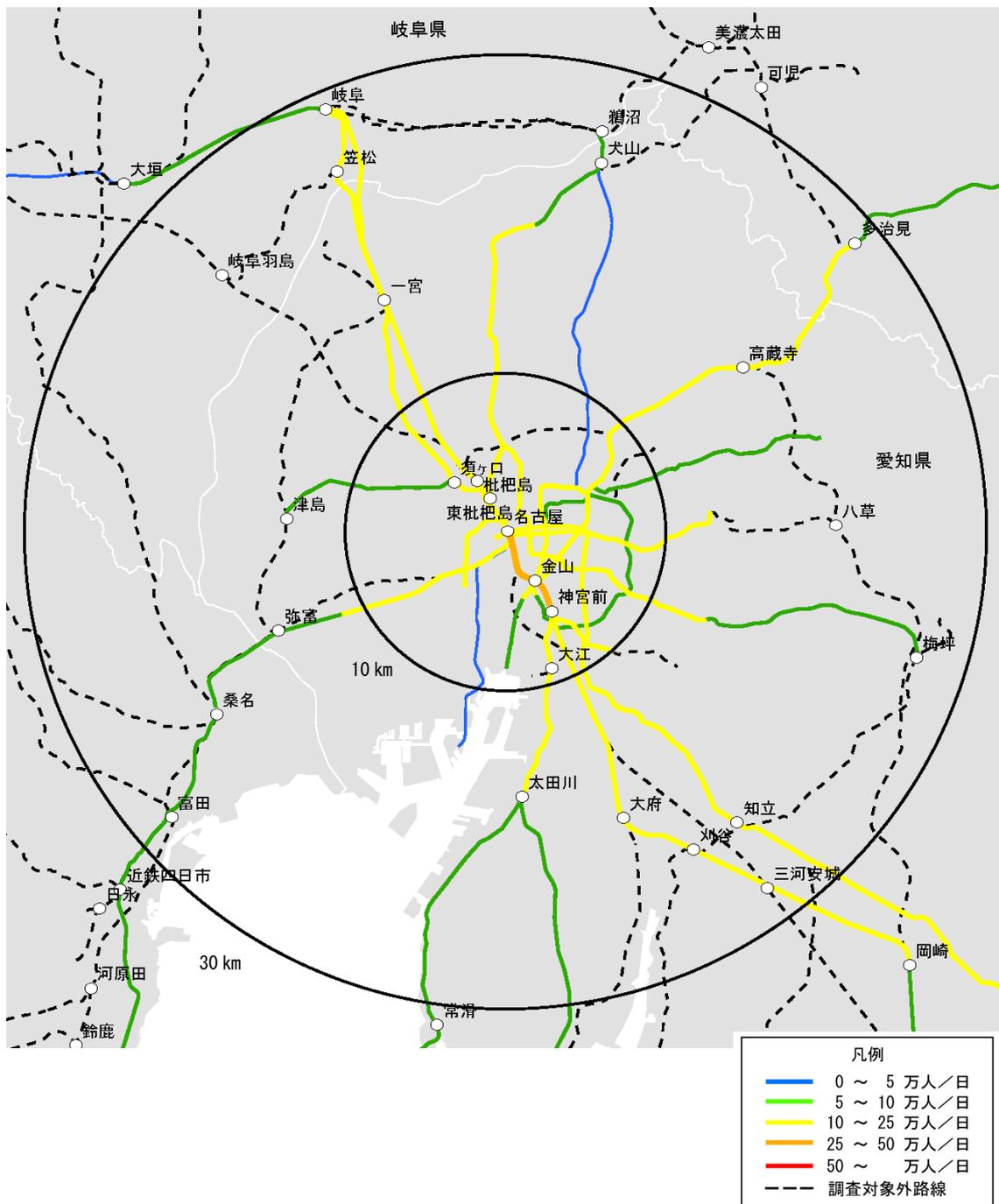
路線名	区間	終日輸送力 (人/日)	ピーク時輸送力 (人/時)	ピーク 集中度	ピーク時間帯
東山線	中村日赤 → 中村公園	179,760	19,260	10.7%	8:00～8:59
名城線	金山 → 西高蔵	168,640	13,020	7.7%	7:30～8:29
鶴舞線	御器所 → 荒畑	143,298	12,570	8.8%	7:00～7:59
名港線	金山 → 日比野	168,640	13,020	7.7%	7:30～8:29
桜通線	今池 → 車道	116,532	10,530	9.0%	7:30～8:29
上飯田線	上飯田 → 平安通	49,970	4,208	8.4%	7:00～7:59

参考 1) 最大断面輸送力は、上り下り別の終日駅間断面輸送力が最大であった区間を示す。また、ピーク時輸送力は、同区間におけるピーク時間帯の輸送力を示す。

参考 2) ピーク時最大輸送力の時間帯を 30 分刻みで設定しているため、公表されているピーク時輸送力と異なる場合がある。

参考 3) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



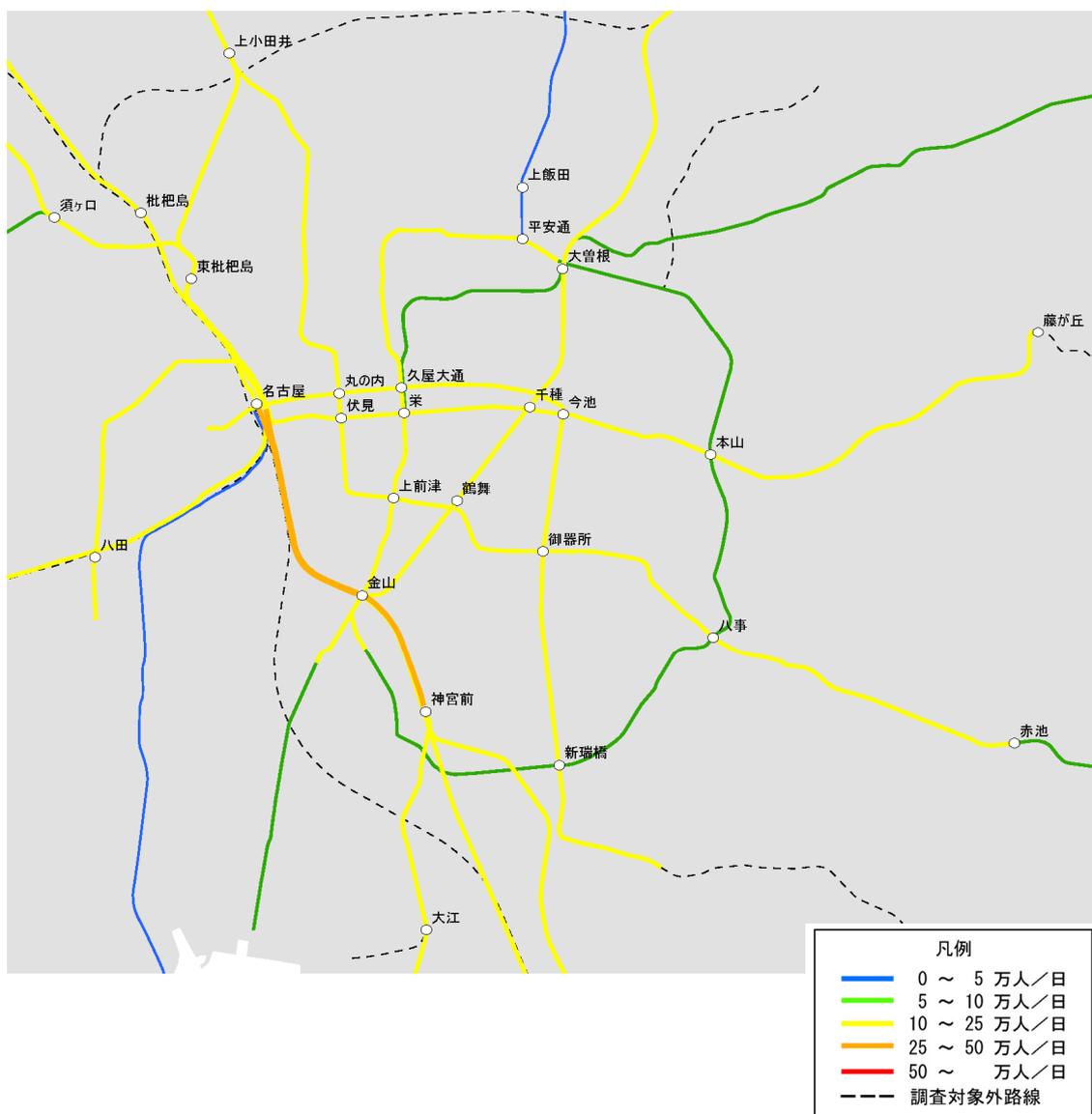
図Ⅲ-23 主要路線別駅間断面輸送力（全域、終日）

参考1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

参考2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。

参考3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



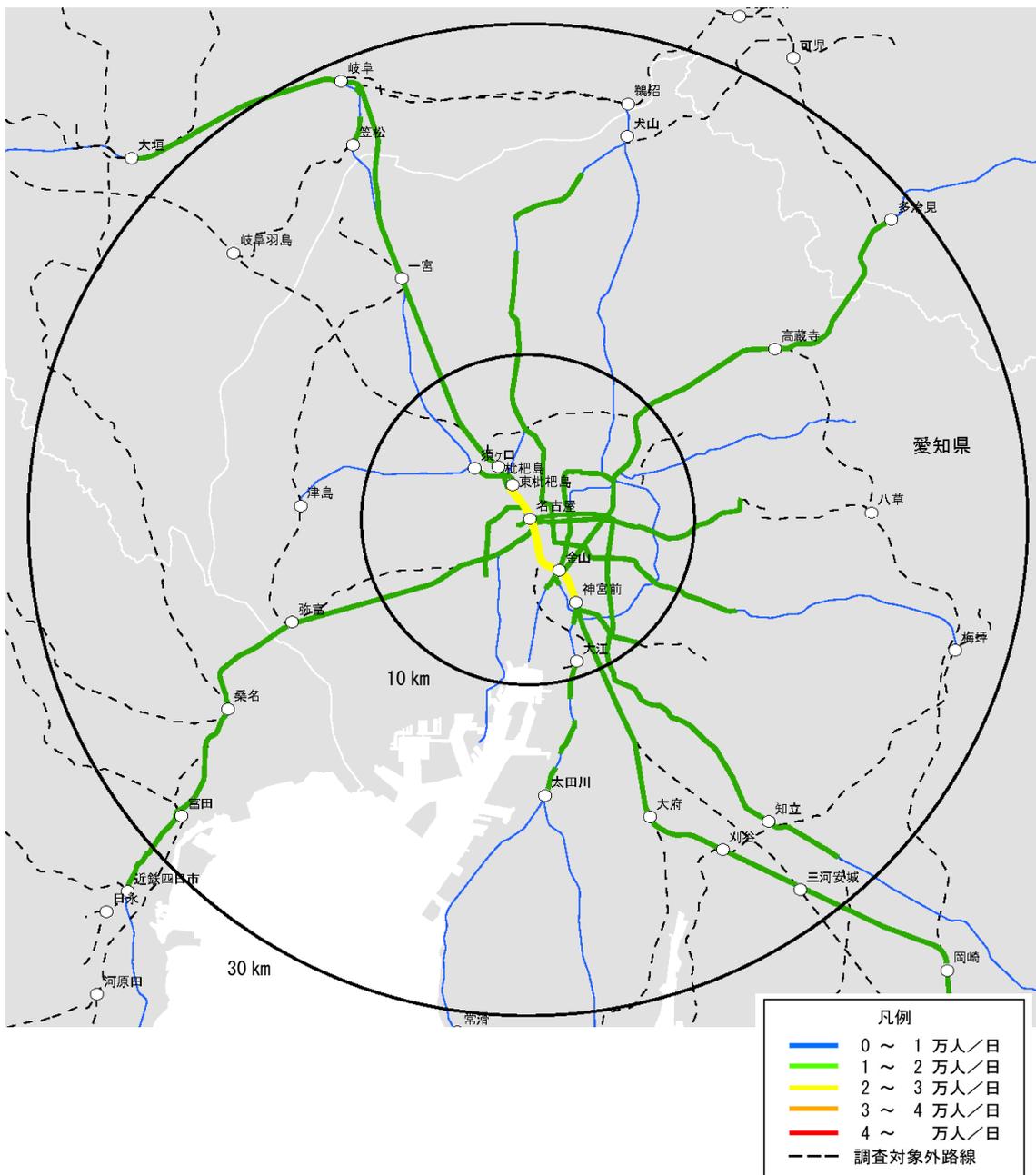
図Ⅲ-24 主要路線別駅間断面輸送力（中心部、終日）

参考1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

参考2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。

参考3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



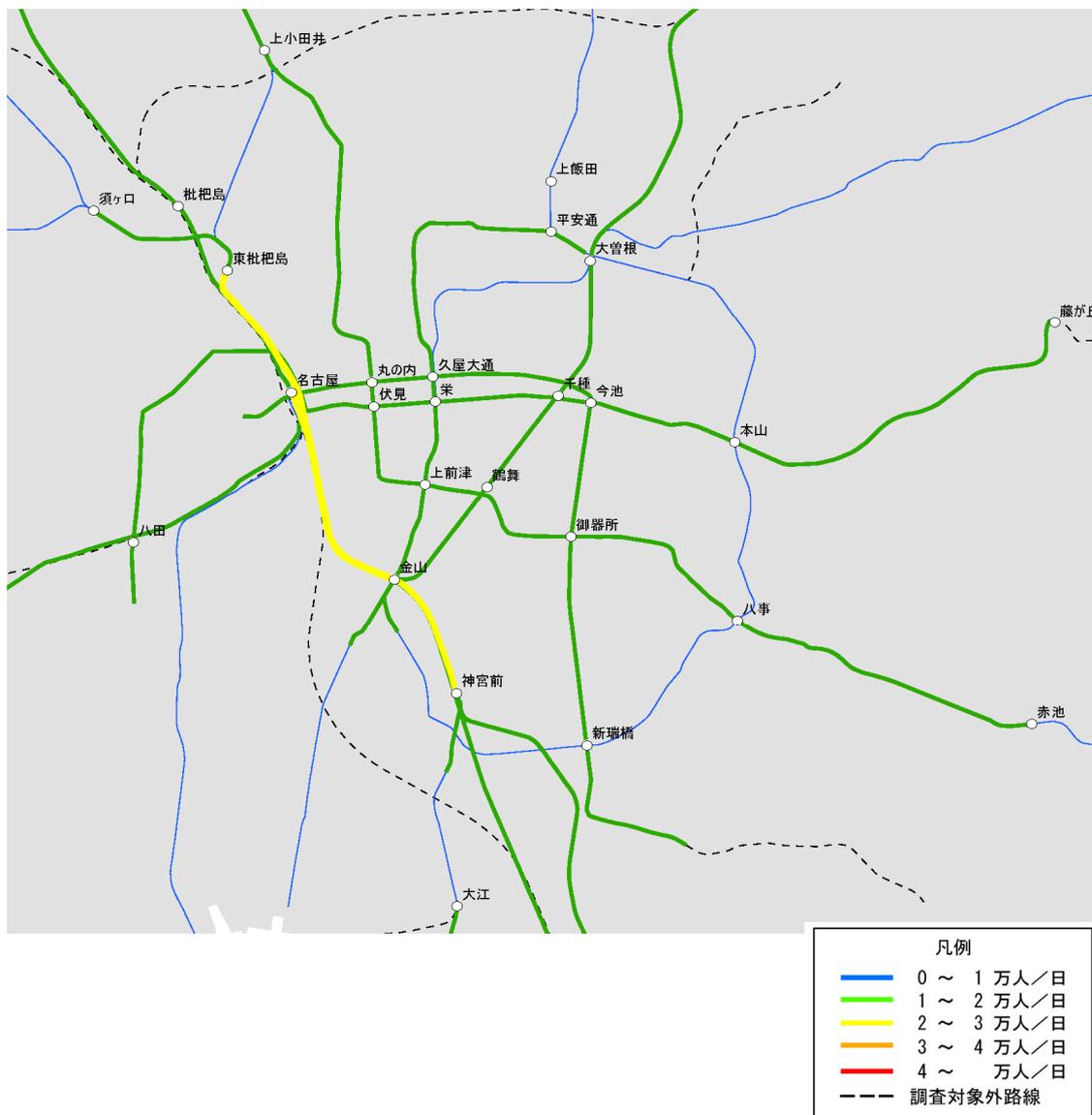
図Ⅲ-25 主要路線別駅間断面輸送力（全域、ピーク時）

参考1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

参考2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。

参考3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-26 主要路線別駅間断面輸送力（中心部、ピーク時）

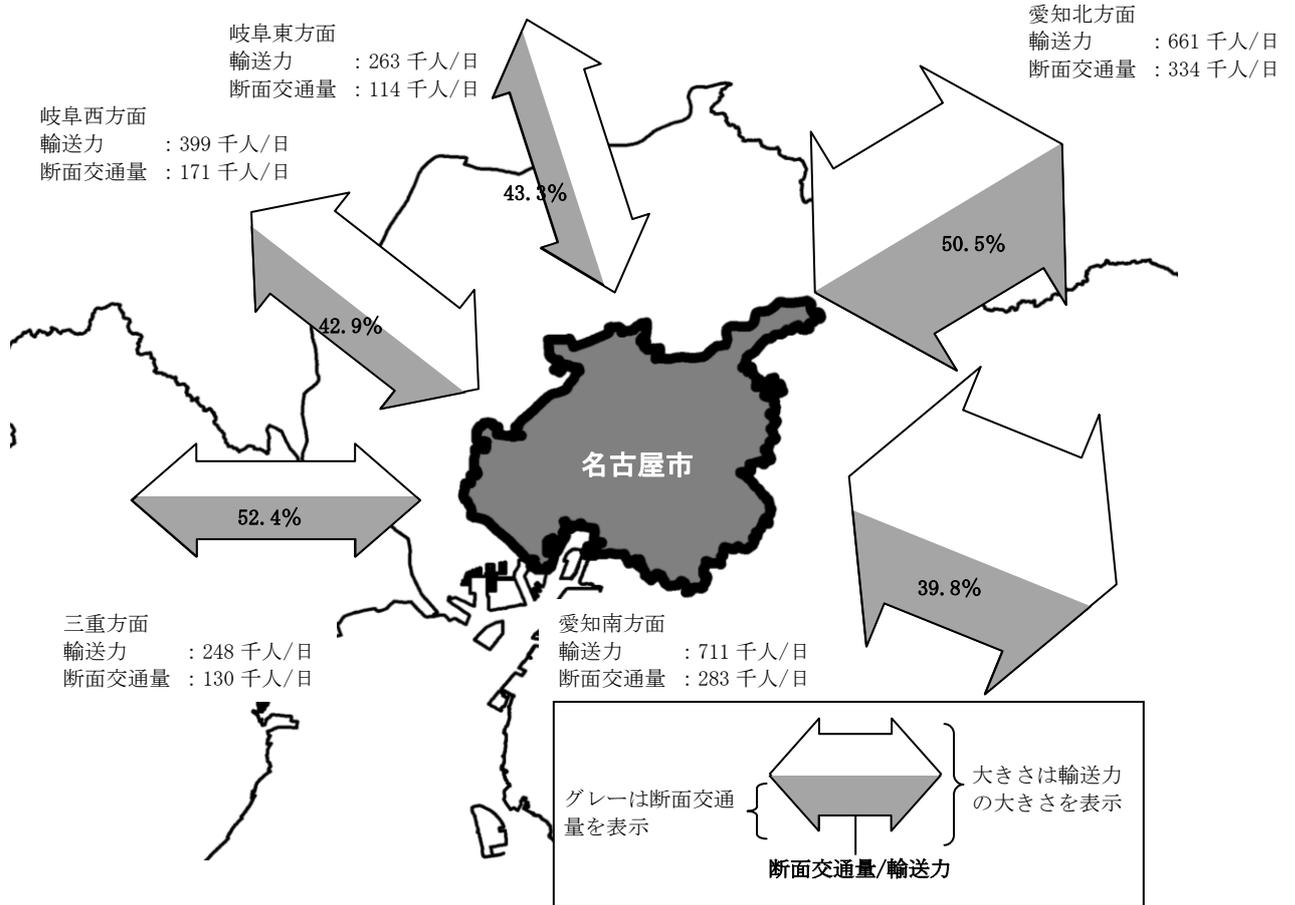
参考1) 「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。
 参考2) 同一事業者の並行路線は、合わせた値を表示している（例：東海道本線、中央本線の名古屋～金山区間等）。
 参考3) 駅間断面輸送力は、上り下り別の輸送力のうち多い方向の輸送力を表示している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

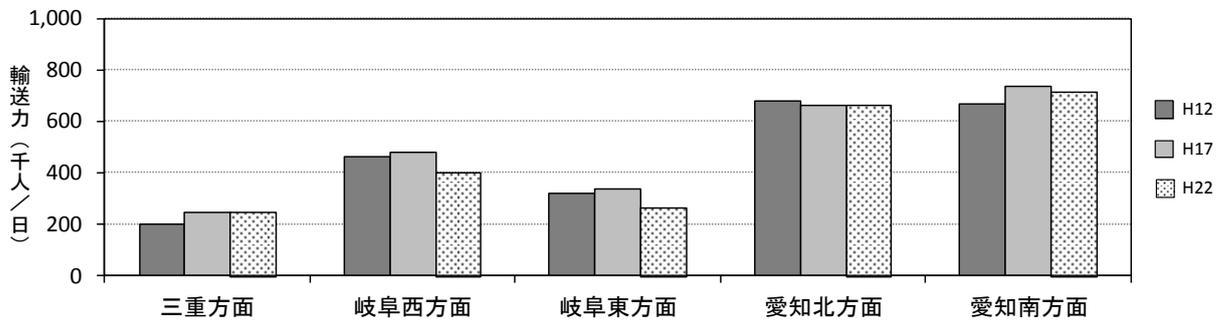
③ 方面別にみた断面交通量と輸送力

名古屋市境における方面別の輸送力に占める交通量の割合を以下に示す。

名古屋市境における断面交通量を方面別にみると、愛知北方面が約 33 万人／日と最も多く、次いで、愛知南方面の約 28 万人／日となっている。方面別の輸送力に占める輸送量の割合は、三重方面が最も大きく約 52.4%となっている。



図Ⅲ-27 方面別にみた断面交通量と輸送力



図Ⅲ-28 名古屋市境における方面別輸送力の経年変化

参考 1) 断面交通量は、定期券を「鉄道定期券・普通券等利用者調査」から、普通券を「鉄道OD調査」から集計した。輸送力は「鉄道輸送サービス実態調査」より集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(7) 主要ターミナルにおける利用状況（定期券）

主要ターミナルにおける乗換え人員（定期券）の上位20ターミナルを以下に示す。

乗換え人員の最も多いターミナルは、名古屋（名古屋駅、名鉄名古屋駅、近鉄名古屋駅を含む）の12.2万人/日・片道、次いで、金山（金山駅）の8.3万人/日・片道、神宮前（神宮前駅、熱田駅を含む）の3.6万人/日・片道の順となっており、いずれも都心部のターミナルとなっている。

表Ⅲ-22 鉄道ターミナル別乗換え人員と利用人員（上位20ターミナル）

順位	ターミナル名	路線数	路線名	乗換え人員(人・片道)		利用人員(人・片道)	
				終日	ピーク1時間	終日	ピーク1時間
1	名古屋	9	東海道新幹線、東海道本線、関西本線、中央本線、東山線、桜通線、名古屋本線、名古屋線、あおなみ線	122,332	73,554	199,475	108,860
2	金山	5	東海道本線、中央本線、名城線、名港線、名古屋本線	83,284	49,299	111,923	65,045
3	神宮前	3	東海道本線、名古屋本線、常滑線	35,943	21,281	47,190	28,761
4	栄	3	東山線、名城線、瀬戸線	30,435	19,671	65,877	40,943
5	本山	2	東山線、名城線	17,808	11,647	25,538	16,077
6	大曾根	3	中央本線、名城線、瀬戸線	17,640	10,099	30,762	18,568
7	太田川	2	常滑線、河和線	16,833	10,541	22,612	14,136
8	伏見	2	東山線、鶴舞線	16,413	9,640	50,166	30,406
9	須ヶ口	2	名古屋本線、津島線	15,364	10,522	19,084	13,303
10	赤池	2	鶴舞線、豊田線	14,598	9,928	21,314	13,362
11	千種	2	中央本線、東山線	14,522	8,486	28,034	13,549
12	上小田井	2	鶴舞線、犬山線	12,947	7,814	20,370	12,384
13	知立	2	名古屋本線、三河線	12,898	8,956	22,514	13,841
14	上前津	2	名城線、鶴舞線	12,292	7,480	17,759	11,164
15	久屋大通	2	名城線、桜通線	12,276	9,114	28,080	17,821
16	八事	2	名城線、鶴舞線	10,361	5,410	22,924	11,326
17	近鉄四日市	3	名古屋線、湯の山線、内部線	9,046	5,799	23,232	14,185
18	新城	2	名古屋本線、西尾線	8,928	5,920	15,033	9,624
19	今池	2	東山線、桜通線	8,692	6,974	17,073	11,351
20	一宮	3	東海道本線、名古屋本線、尾西線	8,599	5,415	33,668	19,051

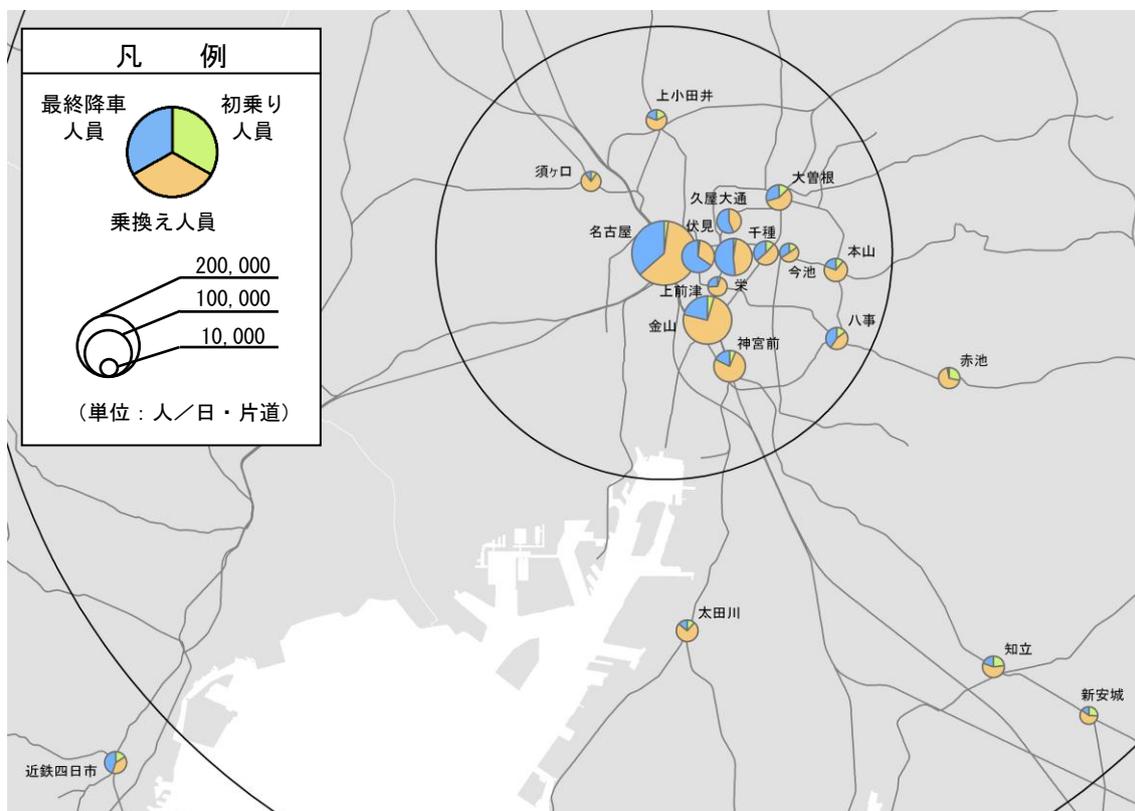
参考1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって1つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。

参考2) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1. 8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

参考3) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

参考4) 乗換え人員数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-29 鉄道ターミナル別利用人員（乗換え人員の上位20ターミナル）

参考1) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
 参考2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。
 参考3) 乗換え人員数は直通運転で実際に列車を乗換ええない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

表Ⅲ-23 主要ターミナルにおける路線間の乗換え状況

[名古屋]

上段: 片道全数 (人/日・片道)
下段: 片道ピーク1時間(7:15~8:14) (人/時)

到着路線	行先路線	東海道新幹線		東海道本線		関西本線	中央本線	名古屋市交 東山線		名古屋市交 桜通線		名鉄 名古屋本線		近鉄 名古屋線	臨海高速 あおなみ 線	乗換え 合計	最終降車
		上り	下り	上り	下り			上り	下り	上り	下り	上り	下り				
東海道新幹線	上り	0	0	0	0	0	0	0	108	0	0	0	0	0	0	108	28
	下り	0	0	7	34	0	15	0	74	0	77	0	0	0	0	207	12
東海道本線	上り	0	0	0	0	9	12	621	4,419	0	1,904	308	0	109	257	7,639	7,227
	下り	0	0	0	0	86	3,864	702	10,240	65	6,406	441	451	281	265	22,801	11,848
関西本線	上り	0	0	466	328	0	3,138	11	1,726	56	1,312	490	210	0	39	7,776	2,122
	下り	0	0	210	281	0	1,541	11	683	0	910	266	135	0	39	4,076	1,097
中央本線	上り	0	0	1,365	296	184	0	161	46	10	188	672	14	556	298	3,790	8,957
	下り	0	0	814	288	40	0	63	0	0	85	483	0	260	238	2,271	3,304
名古屋市交 東山線	上り	0	0	833	975	0	0	0	0	52	0	1,332	865	576	518	5,151	9,439
	下り	0	0	478	539	0	0	0	0	52	0	736	602	299	403	3,109	2,415
名古屋市交 桜通線	上り	0	0	297	796	0	28	0	0	16	105	388	857	40	53	2,580	785
	下り	0	0	139	500	0	11	0	0	0	35	333	520	26	0	1,564	146
名古屋市交 桜通線	上り	0	0	79	71	0	0	1,144	0	0	0	472	102	192	252	2,312	1,139
	下り	0	0	32	31	0	0	1,103	0	0	0	322	71	72	162	1,793	490
名鉄 名古屋本線	上り	0	0	158	18	96	51	774	6,820	47	3,010	0	0	412	75	11,461	7,857
	下り	0	0	61	0	96	0	450	4,099	0	1,885	0	0	164	31	6,786	5,270
近鉄 名古屋線	上り	32	0	450	357	0	912	362	12,944	58	7,235	1,172	3,544	0	238	27,304	14,237
	下り	32	0	191	210	0	564	240	7,007	26	4,874	438	2,153	0	140	15,875	6,624
名古屋臨海高速 あおなみ線	上り	0	0	11	156	0	402	25	616	0	1,018	425	78	71	0	2,802	744
	下り	0	0	11	14	0	65	25	363	0	497	26	49	71	0	1,121	147
乗換え合計		32	0	3,885	4,046	523	9,365	5,498	53,345	382	28,052	5,721	6,121	2,544	2,818	122,332	84,284
初乗り		0	0	460	512	0	313	20	286	0	264	857	1,142	281	44	0	0
		0	0	276	253	0	169	20	156	0	181	629	758	112	0	0	0

[金山]

上段: 片道全数 (人/日・片道)
下段: 片道ピーク1時間(7:15~8:14) (人/時)

到着路線	行先路線	東海道本線		中央本線		名古屋市交 名城線	名古屋市交 名港線	名鉄 名古屋本線		乗換え 合計	最終降車
		上り	下り	上り	下り			上り	下り		
東海道本線	上り	0	0	0	5,393	7,883	449	1,066	837	18,875	5,157
	下り	0	0	0	2,597	4,472	259	522	605	10,140	2,487
中央本線	上り	982	4,249	0	0	196	1,316	997	4,018	12,305	3,492
	下り	718	2,843	0	0	54	960	661	2,616	8,108	1,771
名古屋市交 名城線	上り	87	886	22	0	0	2,354	219	2,522	6,090	1,316
	下り	38	561	0	0	0	1,678	66	1,333	3,676	830
名古屋市交 名港線	上り	157	332	0	157	4,680	0	223	832	6,436	386
	下り	133	260	0	54	2,935	0	48	713	4,143	305
名鉄 名古屋本線	上り	120	205	0	2,845	16,693	1,266	0	0	26,495	4,723
	下り	63	169	0	1,648	10,495	871	0	0	16,429	3,370
乗換え合計	上り	24	741	0	1,914	1,233	1,884	0	0	6,869	4,903
	下り	24	343	0	716	758	1,278	0	0	3,535	3,468
乗換え合計		1,504	6,928	131	10,882	31,524	8,108	2,697	9,453	83,284	0
初乗り		1,085	4,659	0	5,222	19,053	5,667	1,430	6,051	49,299	0
		210	644	172	1,389	59	23	684	965	0	0
		71	512	108	290	9	23	516	313	0	0

参考1) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1.8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
 参考2) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。
 参考3) 乗換え人員数は直通運転で実際に列車を乗換えない場合でも、路線が変われば路線接続駅の乗換え人数として集計している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(8) 端末交通手段の状況（定期券）

① 端末交通手段別分担率

鉄道端末交通手段別分担率を、居住地側（アクセス側）と勤務地・就学地側（イグレス側）別に示す。

なお、複数の端末交通手段を併用している場合には、以下に設定した優先順位に従い、代表端末交通手段を求めて集計した。

【優先順位】

〈アクセス手段〉

1. バス・路面電車
2. 車（送迎）
3. 車（その他）
4. バイク
5. 自転車
6. その他
7. 徒歩

〈イグレス手段〉

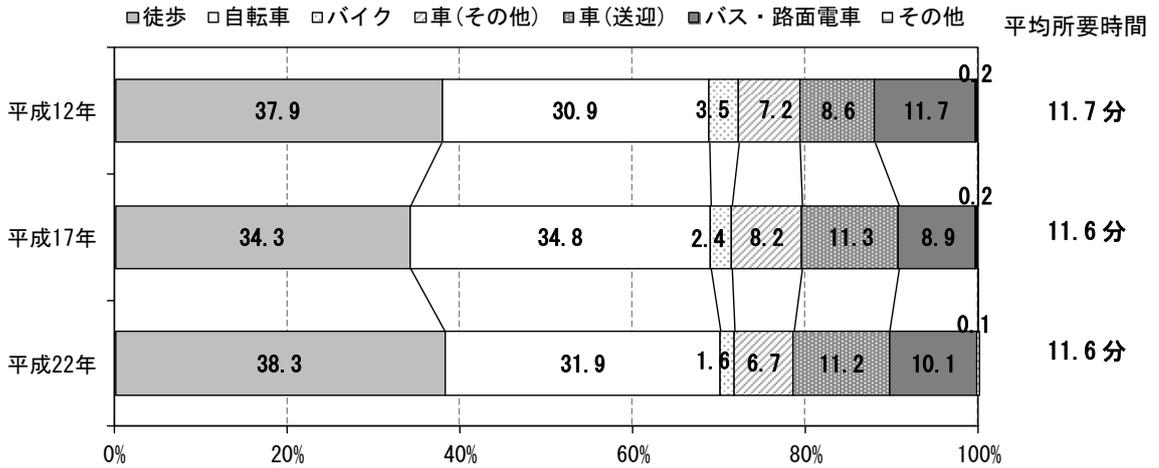
1. バス・路面電車
2. 送迎バス
3. バイク
4. 自転車
5. その他
6. 徒歩

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

【アクセス手段】

居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段としては、徒歩が38.3%と最も多く、次いで自転車（31.9%）、車（送迎）（11.2%）の順となる。

平成12年から平成17年にかけて徒歩が減少し自転車が增加しているが、平成17年から平成22年にかけては徒歩が増加し自転車が減少している。

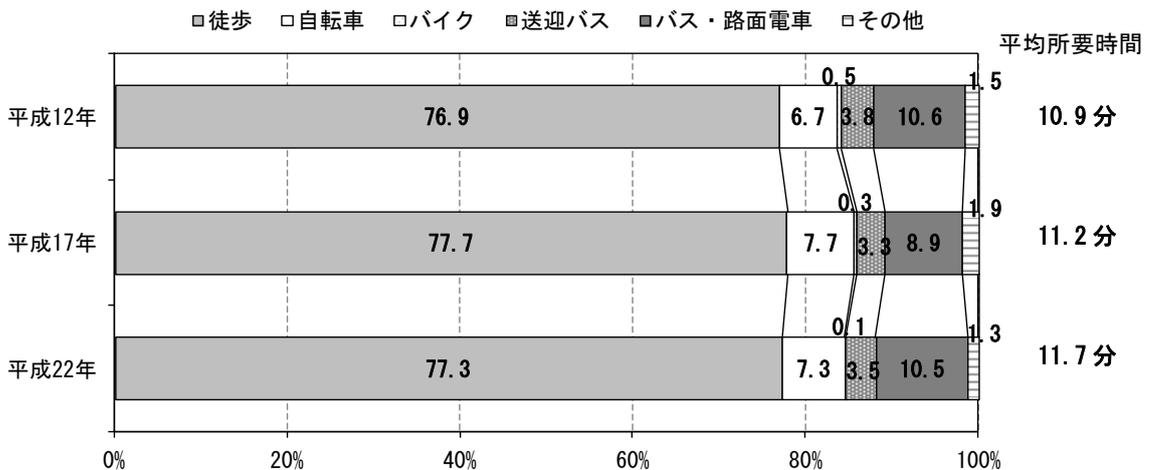


図Ⅲ-30 端末交通手段別構成比（アクセス手段）

【イグレス手段】

イグレス交通手段としては、徒歩が約80%と大部分を占めている。

平成12年から平成17年にかけて徒歩・自転車が增加しバス・路面電車が減少しているが、平成17年から平成22年にかけては徒歩・自転車が減少しバス・路面電車が增加している。



図Ⅲ-31 端末交通手段別構成比（イグレス手段）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

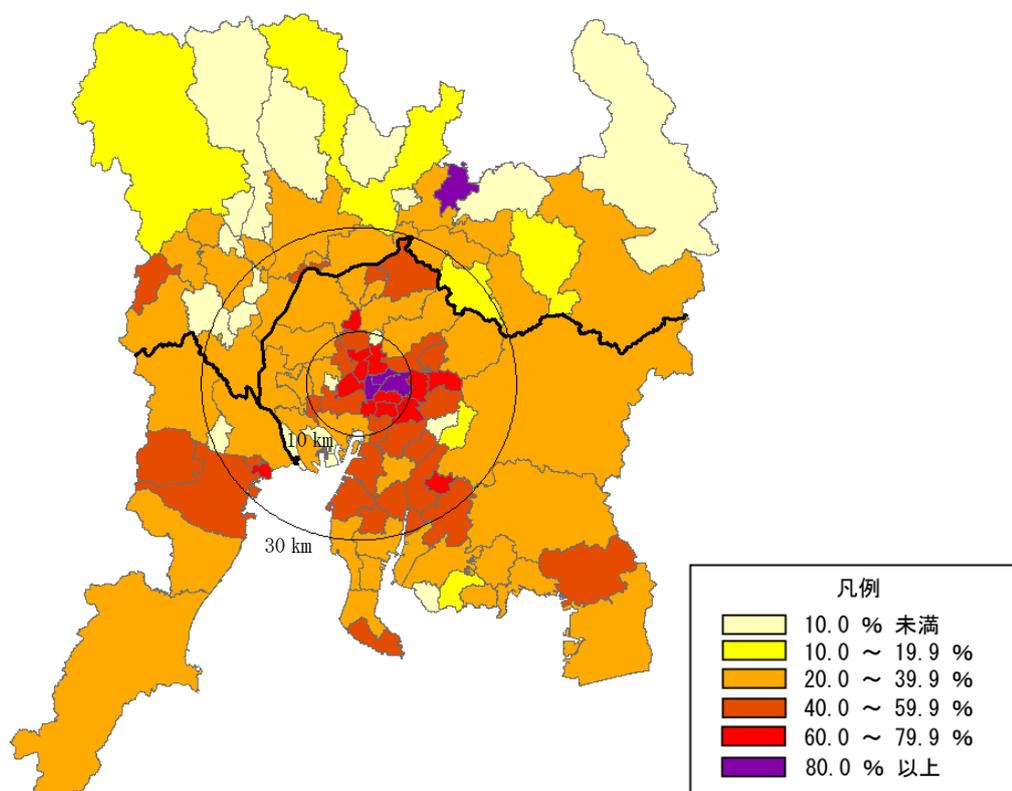
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 行政区別端末アクセス手段分担率

居住地から初乗り駅までのアクセス交通手段ごとに、その分担率を行政区別に以下に示す。

〔徒歩〕

名古屋市内では、徒歩の分担率が60%以上の地域が多く、特に中区、東区、千種区では80%以上となっている。



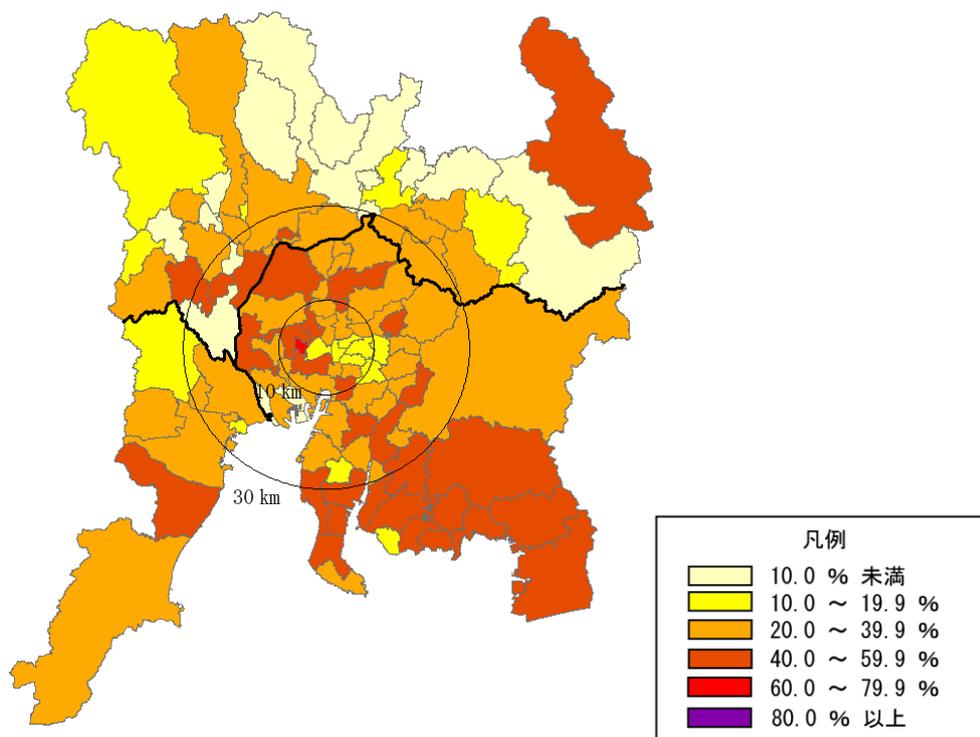
図Ⅲ-32 行政区別徒歩分担率（アクセス手段）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

〔二輪車（自転車+バイク）〕

名古屋市北部では、二輪車（自転車+バイク）の分担率が20%未満となっているが、その他の地域では20%以上となっている地域が多い。特に、愛知県南部は40%以上となっている地域が多く存在している。



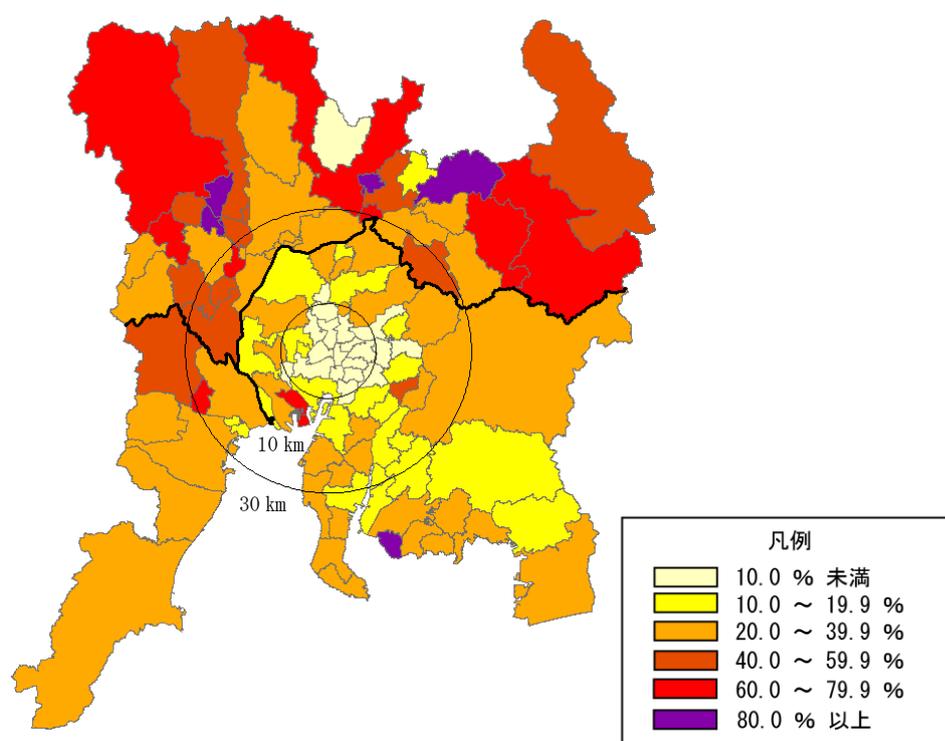
図Ⅲ-33 行政区別二輪車分担率（アクセス手段）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

[自動車]

都心部から概ね10 km圏内については、大部分の地域が自動車分担率10%未満である。
都心部から10～30 km圏内では、10%以上の地域多く、都心部から離れるにつれて分担率が高くなる傾向がみられる。



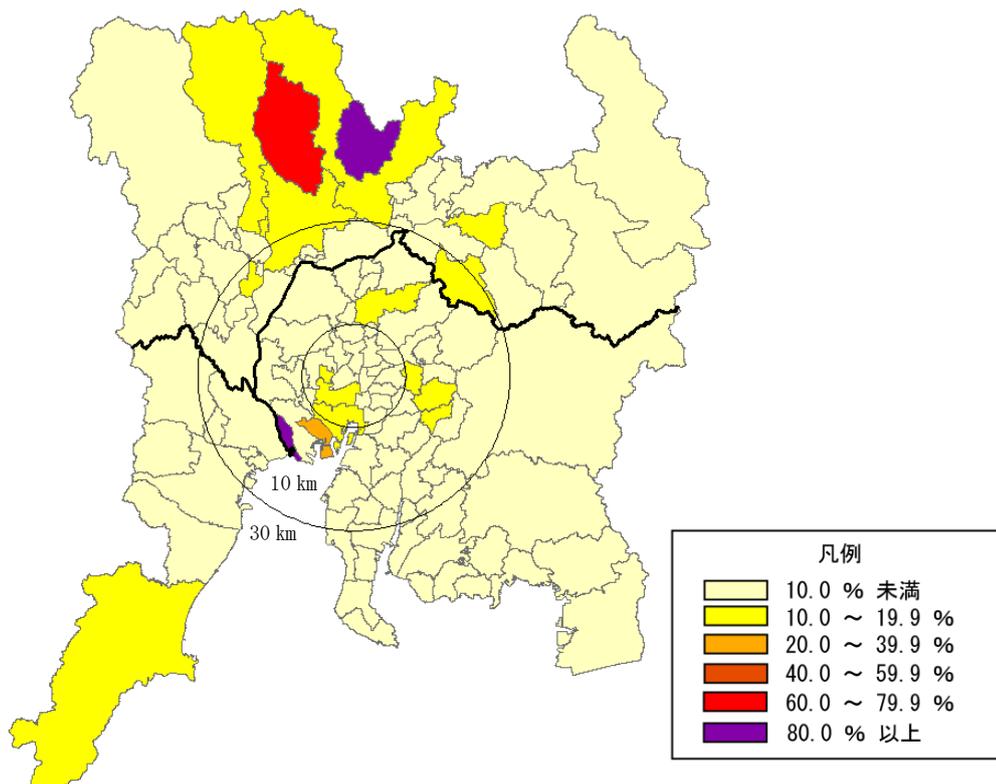
図Ⅲ-34 行政区別自動車分担率（アクセス手段）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

[バス]

名古屋市を含む都心部から30km圏内の地域では、ほとんどの地域でバスの分担率が10%未満となっている。10%以上の地域は、郊外のほか都心部周辺にもあり、名古屋市内では、港区、中川区、名東区でバスの分担率が10%以上となっている。



図Ⅲ-35 行政区別バス分担率（アクセス手段）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

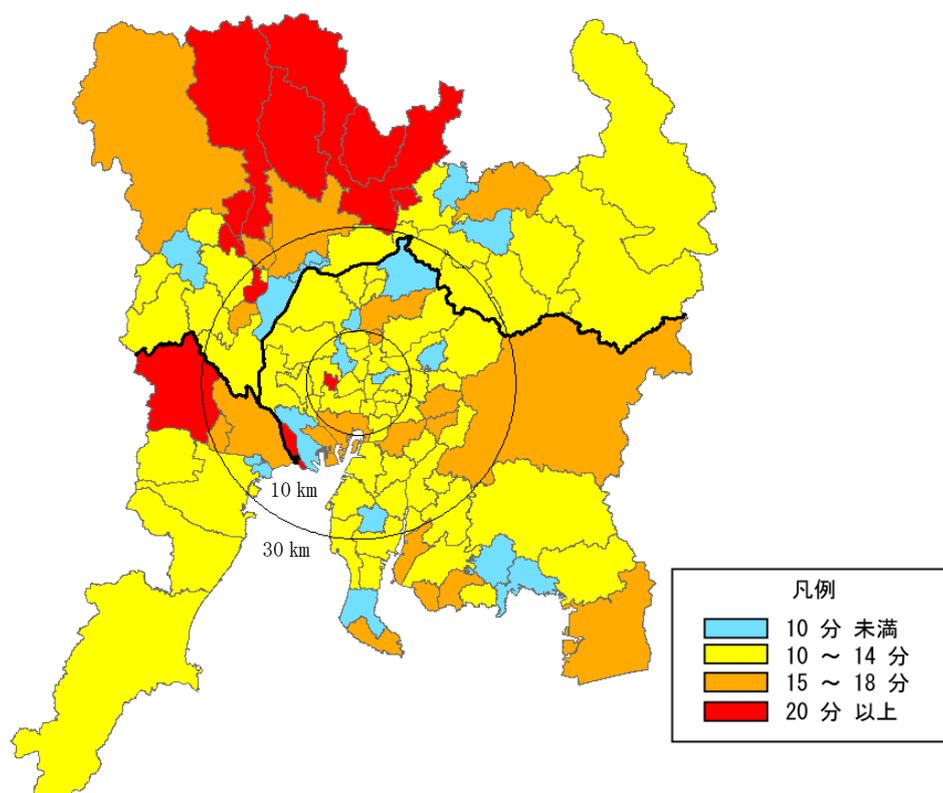
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

③ 行政区別アクセス端末所要時間

〔所要時間〕

名古屋市内では、アクセス端末所要時間が東区では10分未満となっているが、港区では15分以上となっており、市内でも地域差がみられる。

都心部周辺では、津市方面、豊橋市方面、岐阜市方面、豊田市方面で10～14分の地域が多くなっている。



図Ⅲ-36 行政区別アクセス端末所要時間

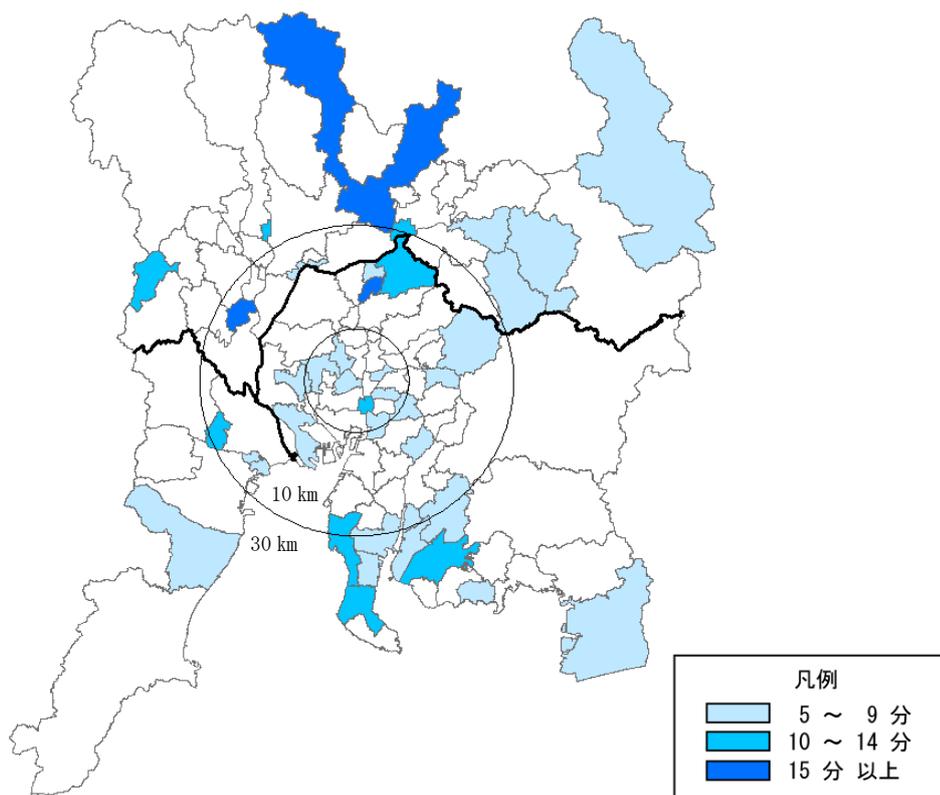
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

参考2) 10サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

[所要時間の変化]

平成17年から平成22年にかけての所要時間の変化をみると、都心部周辺の他、愛知県南部等で5分以上の短縮となっており、特に、愛知県南部の常滑市、美浜町、西尾市では、10分以上の短縮となっている。



図Ⅲ-37 行政区別アクセス端末所要時間の短縮量（平成17年→平成22年）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。
参考2) 10平方キロ未満の行政区は図化の対象から除いた。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

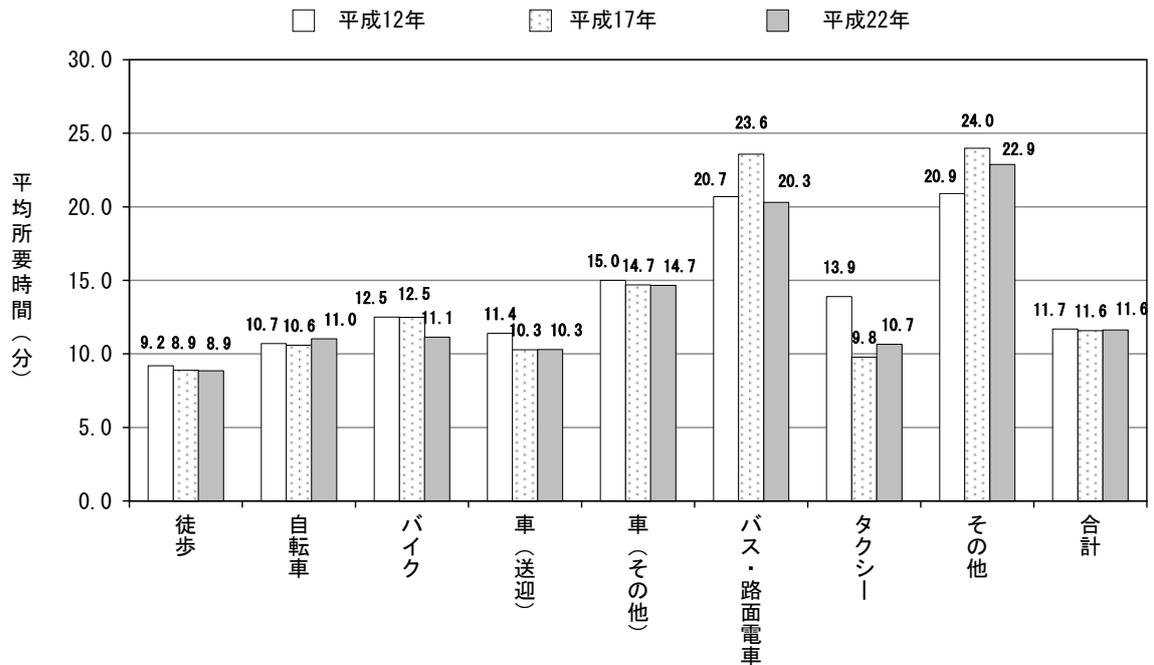
④ 端末交通手段別の所要時間

[アクセス手段]

アクセス手段としての利用割合が高い、徒歩、自転車、車（送迎）、バス・路面電車の4手段に着目すると、徒歩、自転車、車（送迎）の所要時間が10分前後であるのに対して、バス・路面電車利用では20.3分と10分近く、所要時間が長くなっている。

ポイント

○ アクセス手段として利用が多い徒歩、車（送迎）、車（その他）の所要時間は、減少傾向にあるが、一方、自転車の所要時間は平成17年から平成22年にかけて増加しており、合計の所要時間の推移はほぼ横ばいとなっている。



図Ⅲ-38 アクセス端末手段別の所要時間

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

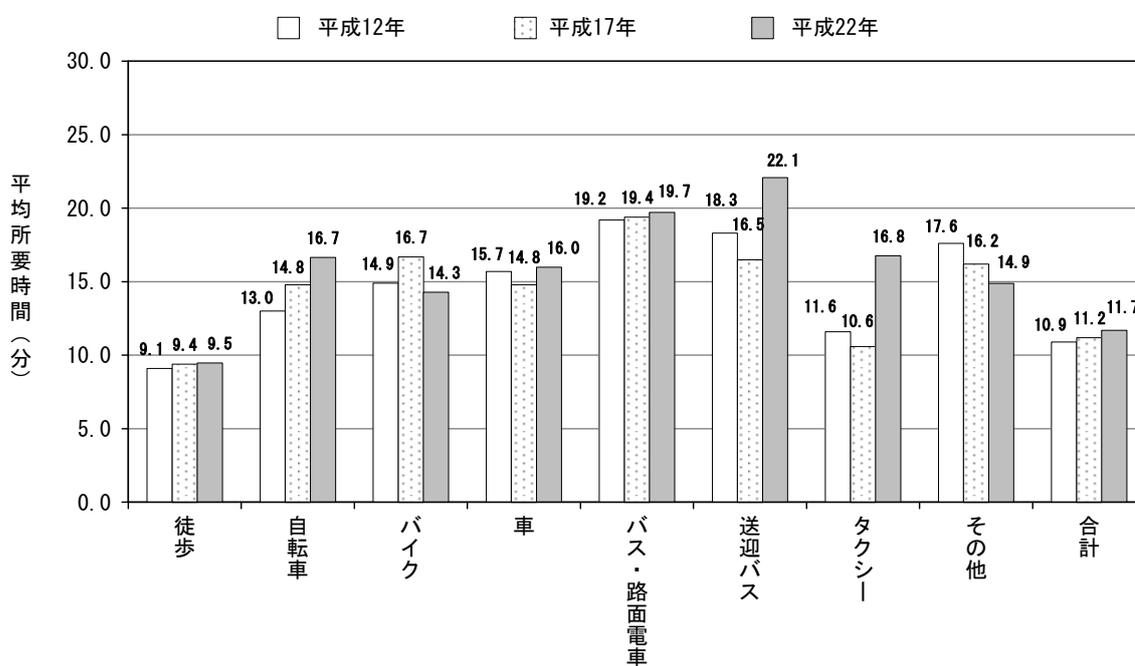
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

[イグレス手段]

イグレス手段としての利用割合が高い、徒歩、自転車、バス・路面電車の3手段に着目すると、徒歩の所要時間に対して、自転車は約7分、バス・路面電車利用は約10分ほど所要時間が長くなっている。

ポイント

○ イグレス手段として利用が多い徒歩、自転車、バス・路面電車の所要時間は増加傾向で、合計の所要時間も増加傾向となっている。



図Ⅲ-39 イグレス端末手段別の所要時間

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学（片道のみ、帰宅は含まない）とした定期券利用トリップについて、拡大率を考慮して集計した。

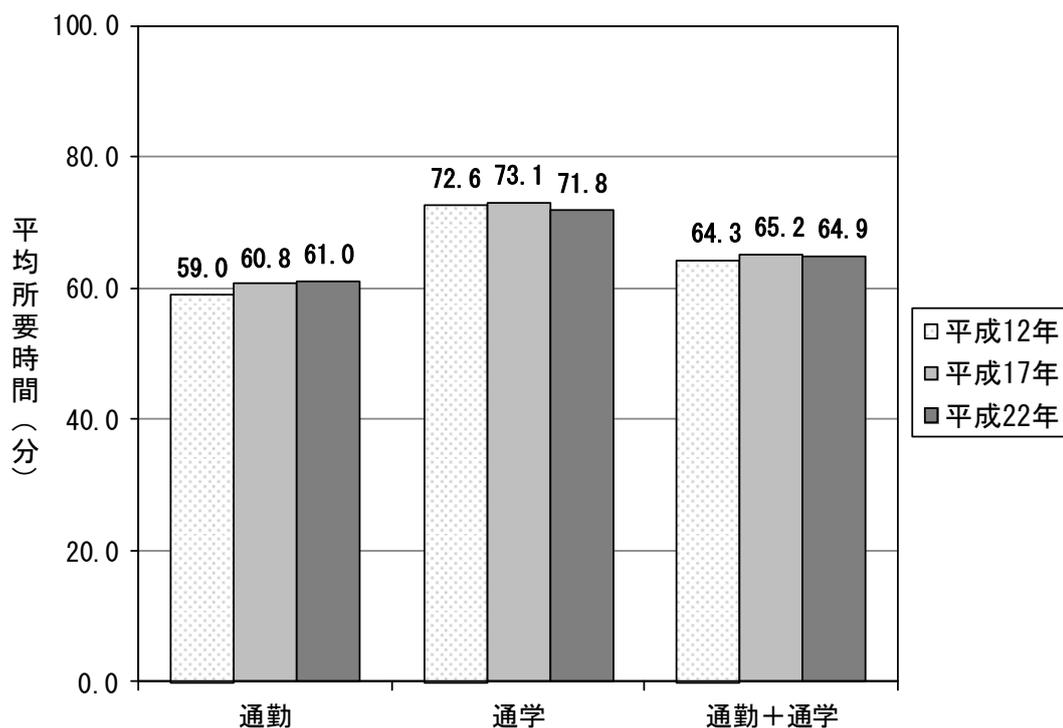
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(9) 通勤・通学所要時間（定期券）

① 調査対象圏域全体の平均所要時間変化

通勤の所要時間は平成12年から微増傾向である。通学の所要時間は平成12年から平成17年にかけて微増しているが、平成22年では微減している。

通勤と通学を合わせた所要時間は平成12年から平成17年にかけて微増しているが、平成22年では微減している。



図Ⅲ-40 平均所要時間変化（平成12年～平成22年）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

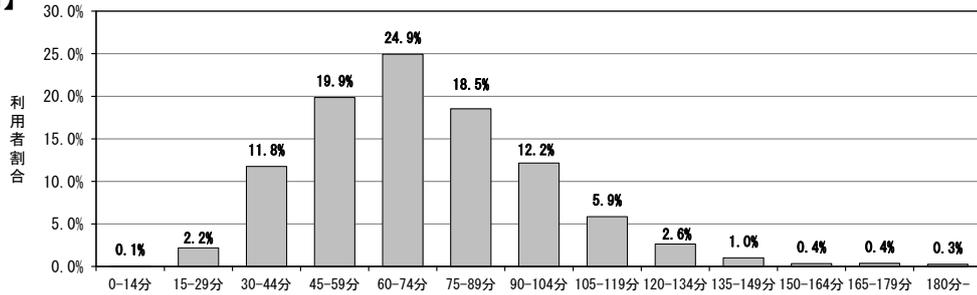
② 所要時間帯分布

所要時間帯分布をみると、通勤・通学ともほぼ同じ傾向となっており、60-74分の割合が最も高く、次いで45-59分もしくは75-89分の時間帯順となっている。

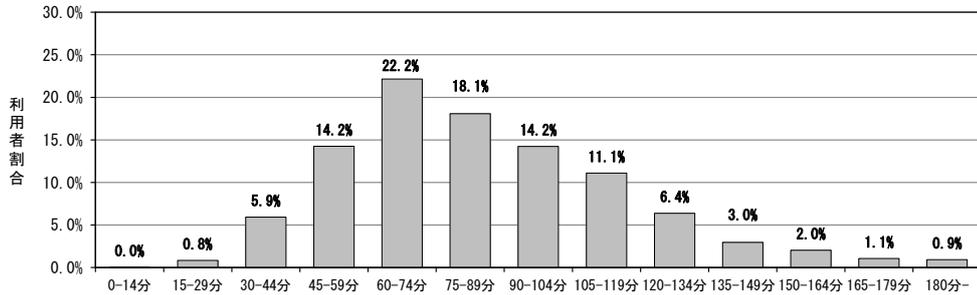
ポイント

- 所要時間帯の分布は、通勤・通学とも60-74分の割合が最も高いが、次いで高い時間帯は通勤は45-59分、通学は75-89分となっている。

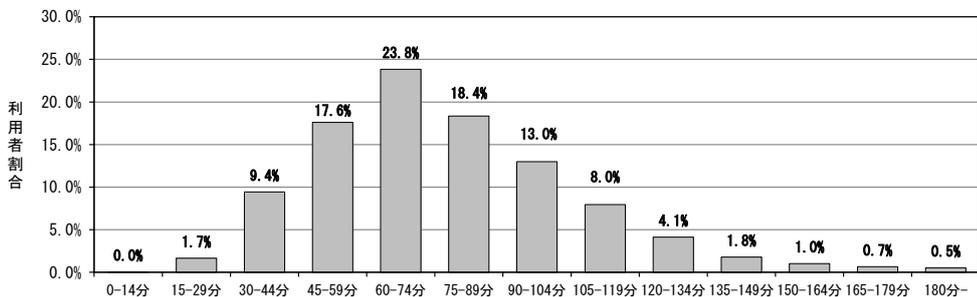
【通勤】



【通学】



【通勤+通学】



図Ⅲ-41 調査対象圏域全体の所要時間帯分布

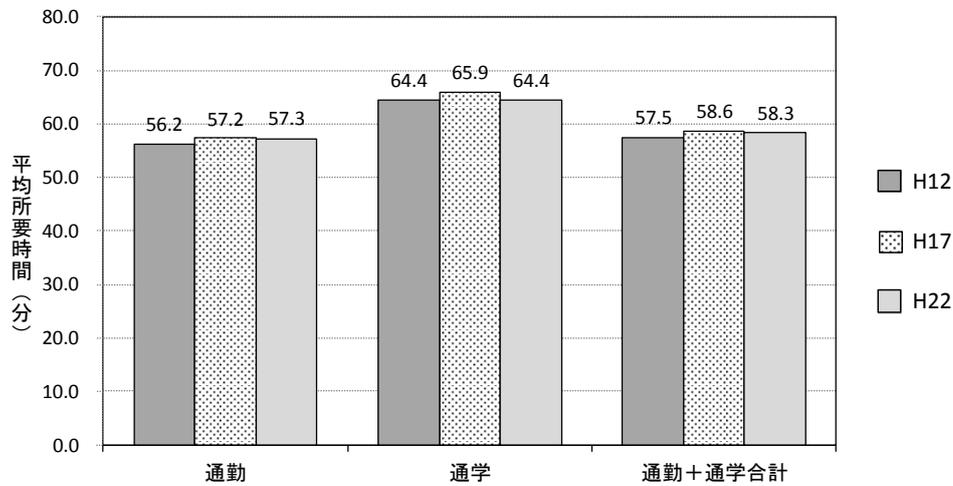
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

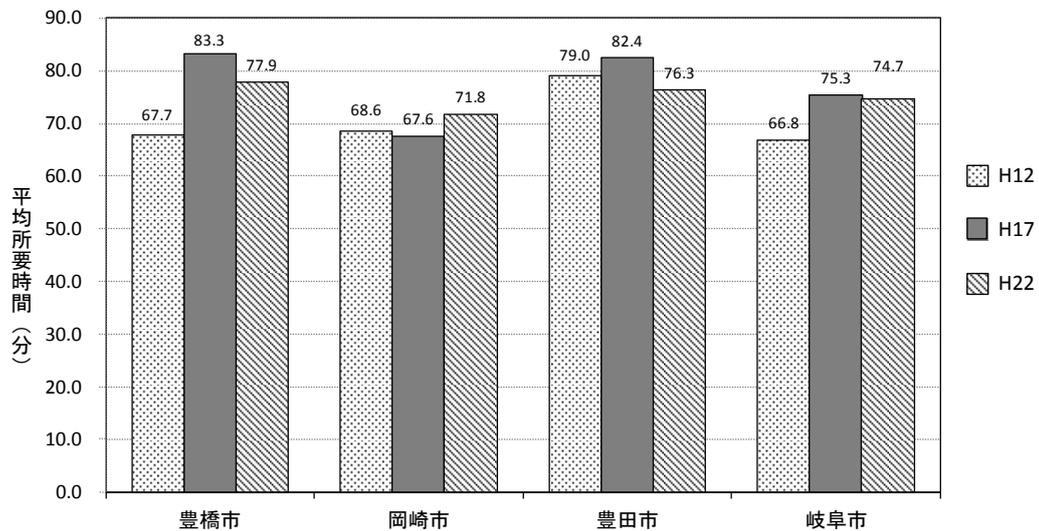
③ 都心4区・中核市への所要時間

都心4区（東区、中区、熱田区、中村区）への所要時間は、通勤・通学合計で58.3分となっている。通勤、通学に経年変化をみると、通勤は、平成12年から平成22年にかけて増加しているが、通学は、平成12年から平成17年にかけて増加しているが、平成17年から平成22年にかけて減少している。

中核市への所要時間は、71.8～77.9分となっており、都心4区への所要時間にくらべて10分以上多くなっている。しかし、中核市への所要時間を経年でみると、平成22年の所要時間は、岡崎市を除いて平成17年より減少している。



図Ⅲ-42 都心4区への平均所要時間



図Ⅲ-43 中核市への平均所要時間

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

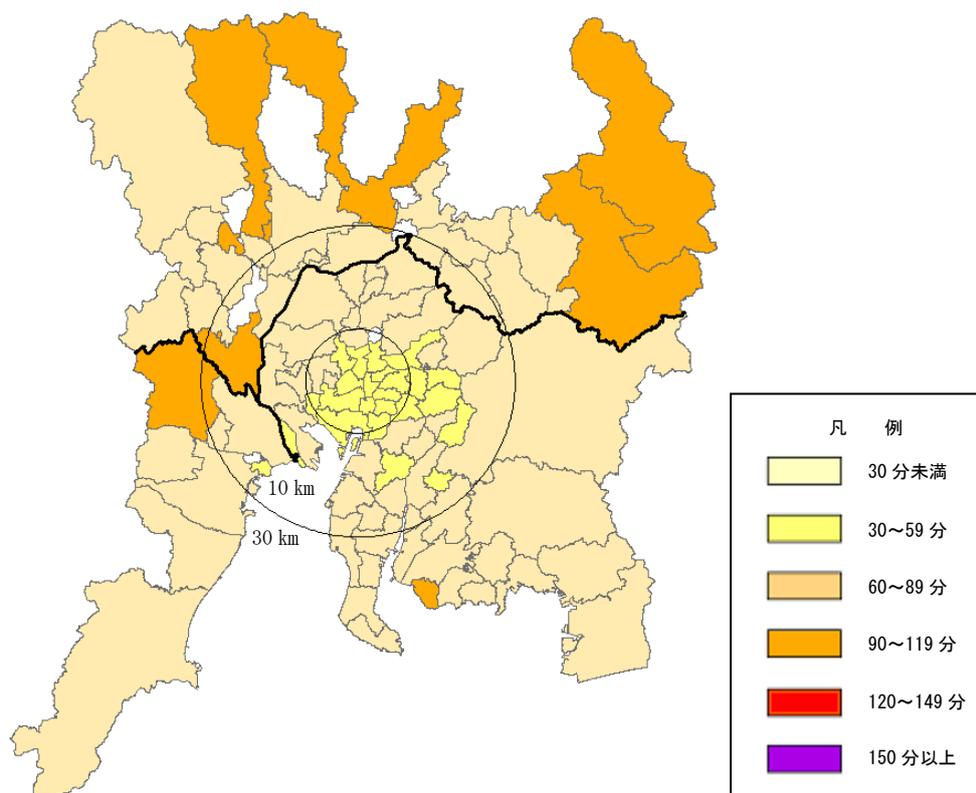
④ 行政区別の所要時間

[目的地への行政区別平均所要時間]

居住地側行政区別の目的地への平均所要時間を以下に示す。

都心から 10 km圏内では、所要時間が概ね 60 分未満となっている。

都心から 10～30 km圏内では、大部分の地域で 90 分未満の所要時間となっている。



図Ⅲ-44 行政区別平均所要時間

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

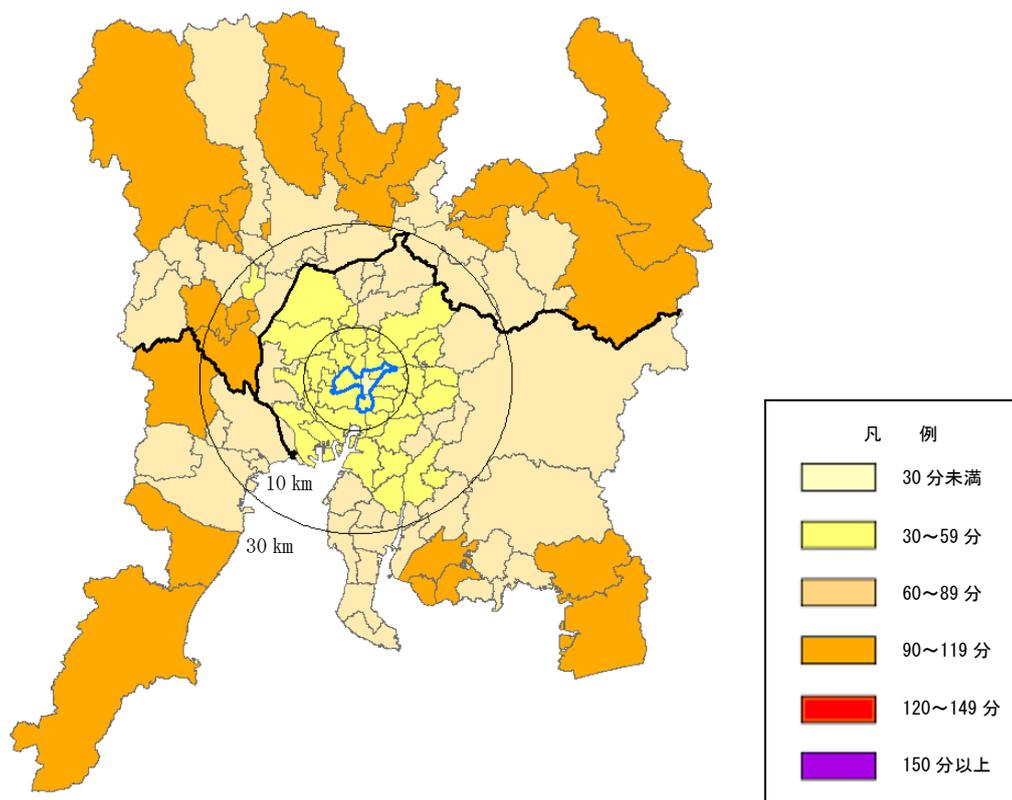
参考 2) 10 km圏未満の行政区は図化の対象から除いた。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

〔都心4区への平均所要時間〕

居住地側行政区別の都心4区（東区、中区、熱田区、中村区）への平均所要時間を以下に示す。

平均所要時間は、都心4区からほぼ同心円状の時間帯分布となっている。



図Ⅲ-45 都心4区への平均所要時間

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用者の所要時間（目的地への到着時刻－出発地からの出発時刻、アクセス及びイグレスを含む）を拡大率を考慮して集計した。

参考2) 10サンプル未満の行政区は図化の対象から除いた。

参考3) 青枠は都心4区。

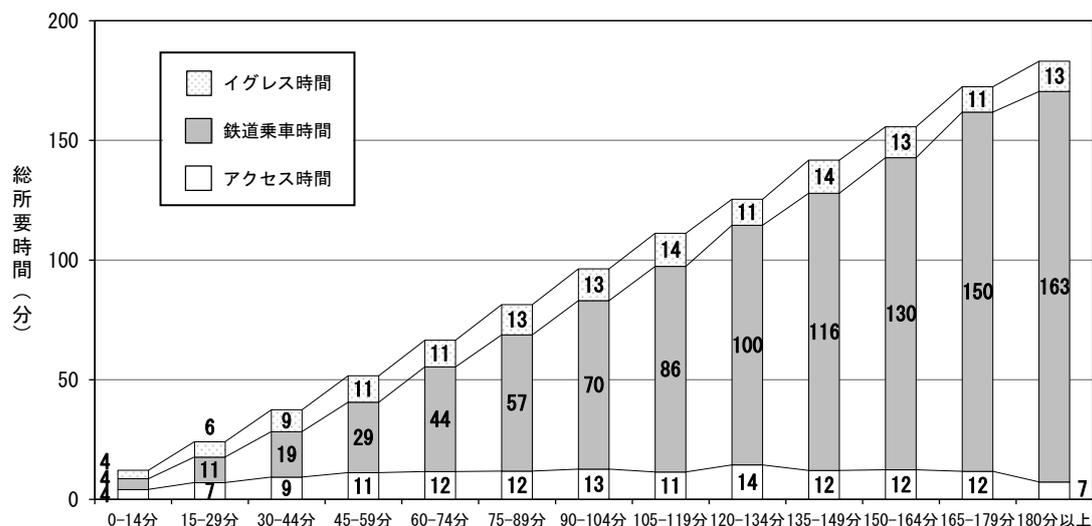
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(10) 通勤・通学所要時間別にみた端末所要時間と鉄道乗車時間の内訳（定期券）

総所要時間帯別にみた、アクセス・鉄道乗車・イグレス時間の内訳を以下に示す。

総所要時間増加の大部分は、鉄道乗車時間の増加によるものである。

アクセス・イグレス時間は、総所要時間0～59分まで総所要時間とともに増加する傾向であるが、以降は横ばいになる傾向がある。



図Ⅲ-46 所要時間帯別端末所要時間・鉄道乗車時間の利用内訳（定期券）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を通勤・通学とした定期券利用トリップの出発時刻、乗車時刻、降車時刻、到着時刻をもとに拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

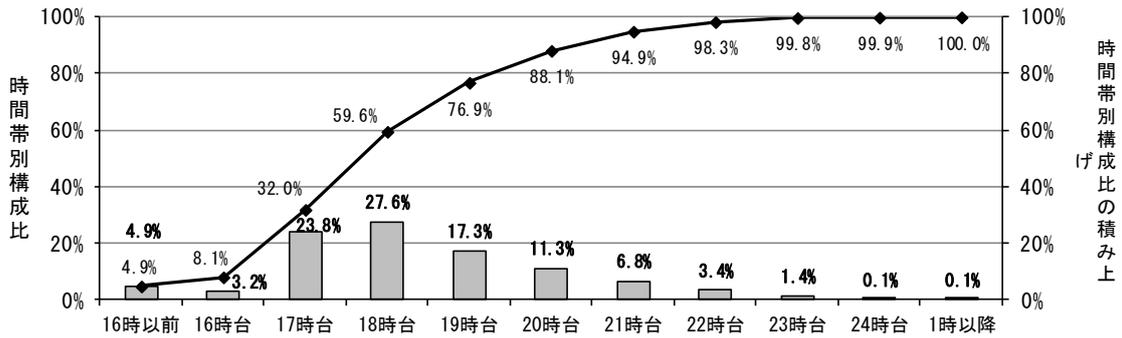
(11) 帰宅交通量（定期券）

① 帰宅時乗車時間帯

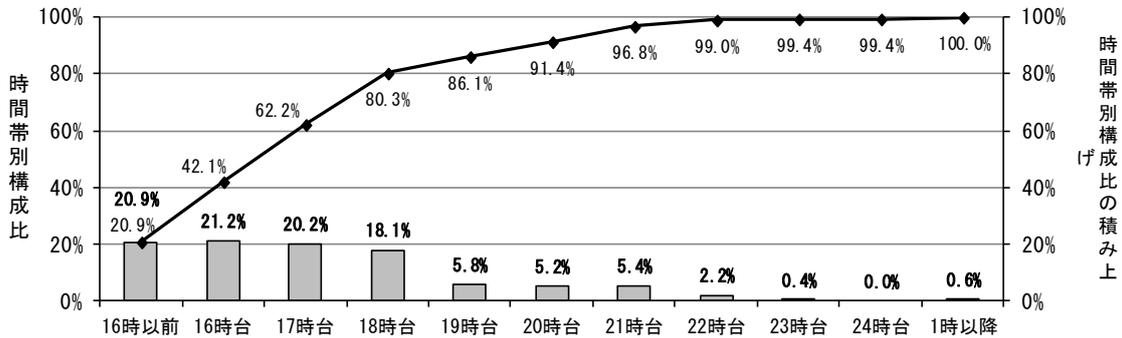
帰宅時における初乗り駅での乗車時刻の分布を以下に示す。

通勤は18時台の乗車が最も多く、全体の27.6%を占めている。次いで17時台、19時台の順となり、この3つの時間帯で、通勤帰宅者全体の60%近くを占める。

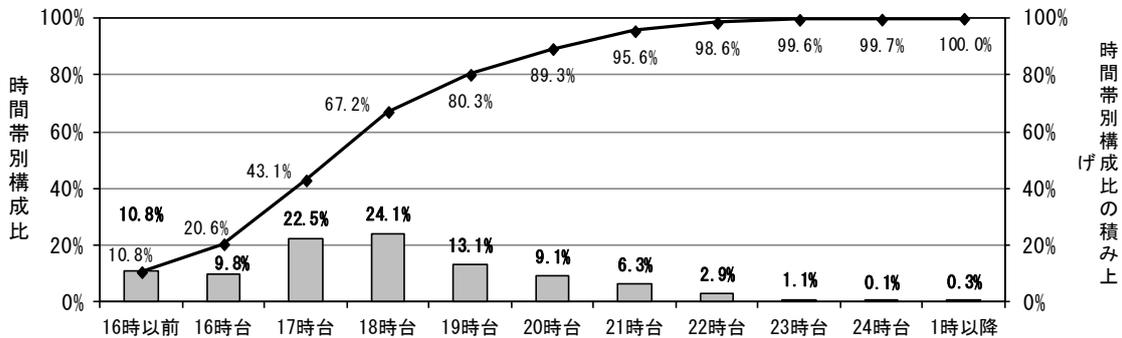
通学は16時台の乗車が21.2%と最も多く、次いで16時以前、17時台、18時台の順となる。18時台までで通学帰宅者全体の80%近くを占める。



図Ⅲ-47 帰宅乗車時間帯分布（通勤）



図Ⅲ-48 帰宅乗車時間帯分布（通学）



図Ⅲ-49 帰宅乗車時間帯分布（通勤+通学合計）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用トリップの乗車時刻を拡大率を考慮して集計した。

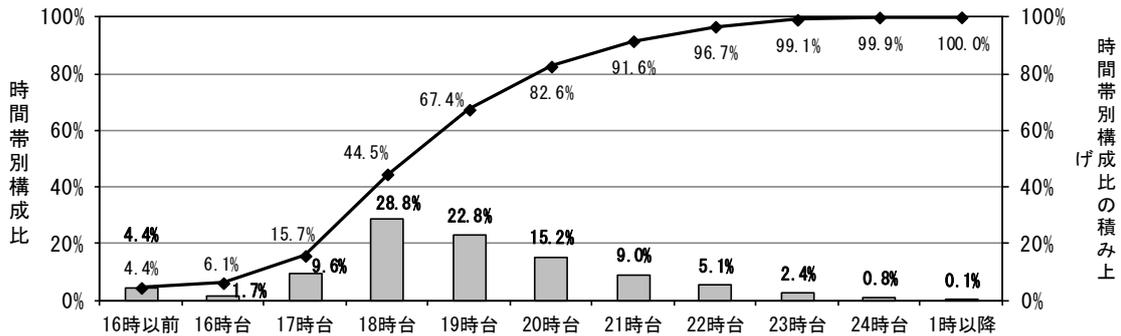
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 帰宅時降車時間帯

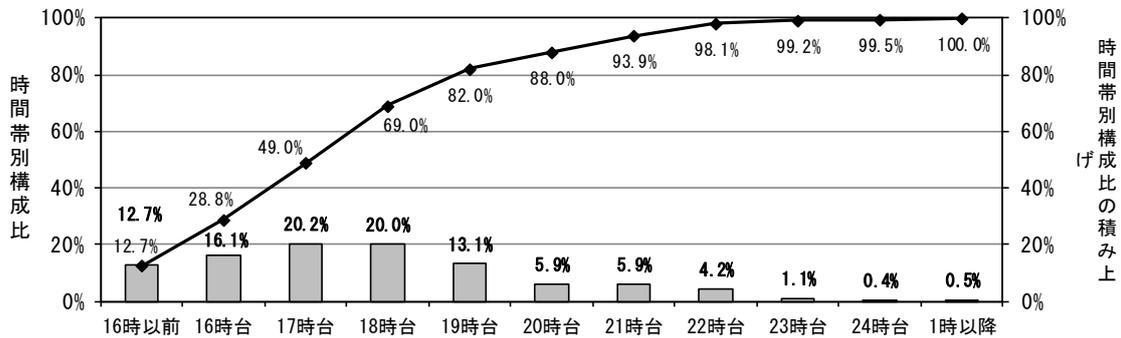
帰宅時における最終降車駅での降車時刻の分布を以下に示す。

通勤は18時台の降車が最も多く、全体の28.8%を占めている。次いで19時台、20時台の順となり、乗車時間帯の分布が概ね1時間遅い時刻にシフトしている。

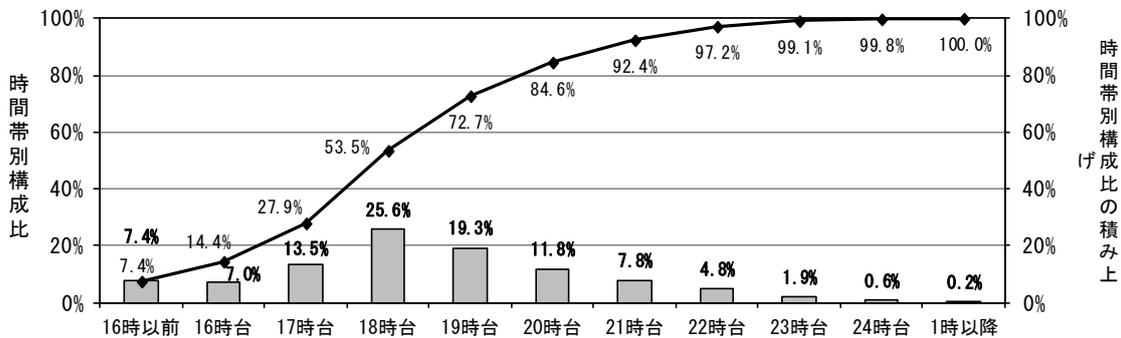
通学は17時台の降車が20.2%と最も多く、次いで18時台、16時台、19時台の順となる。乗車時間が16時以前から18時台の時間帯に集中しているのに対して、降車時間は1時間多い16時以前から19時台の時間帯に集中している。



図Ⅲ-50 帰宅降車時間帯分布（通勤）



図Ⅲ-51 帰宅降車時間帯分布（通学）



図Ⅲ-52 帰宅降車時間帯分布（通勤+通学合計）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より移動目的を帰宅とした定期券利用トリップの降車時刻を拡大率を考慮して集計した。

1. 4 利用目的別にみた鉄道利用状況

本項の集計は、鉄道定期券・普通券等利用者調査により収集された全ての鉄道利用サンプルを、自動改札機データ等から得られた券種別駅間移動人員により拡大したデータを用いている。ここで用いた集計データに関する留意事項を以下に示す。

〈集計データに関する留意事項〉

- ① 自動改札機データ等による拡大を前提としているため、自動改札機等が未導入の鉄道事業者に関する鉄道利用サンプルは集計対象外となる（対象は全体の99.5%注1））。
- ② 自動改札機データ等から得られる、全ての乗降駅ペアに対応した鉄道利用サンプルが収集されているわけではない。そのため、対応する鉄道利用サンプルのない駅間利用移動人員は、集計対象とならない。
- ③ 調査票の配布が、通勤・通学利用の多い時間帯に集中していたため、回収サンプルから求まる鉄道利用時間帯構成が、必ずしも実際の鉄道利用者の時間帯構成に一致していない可能性がある。

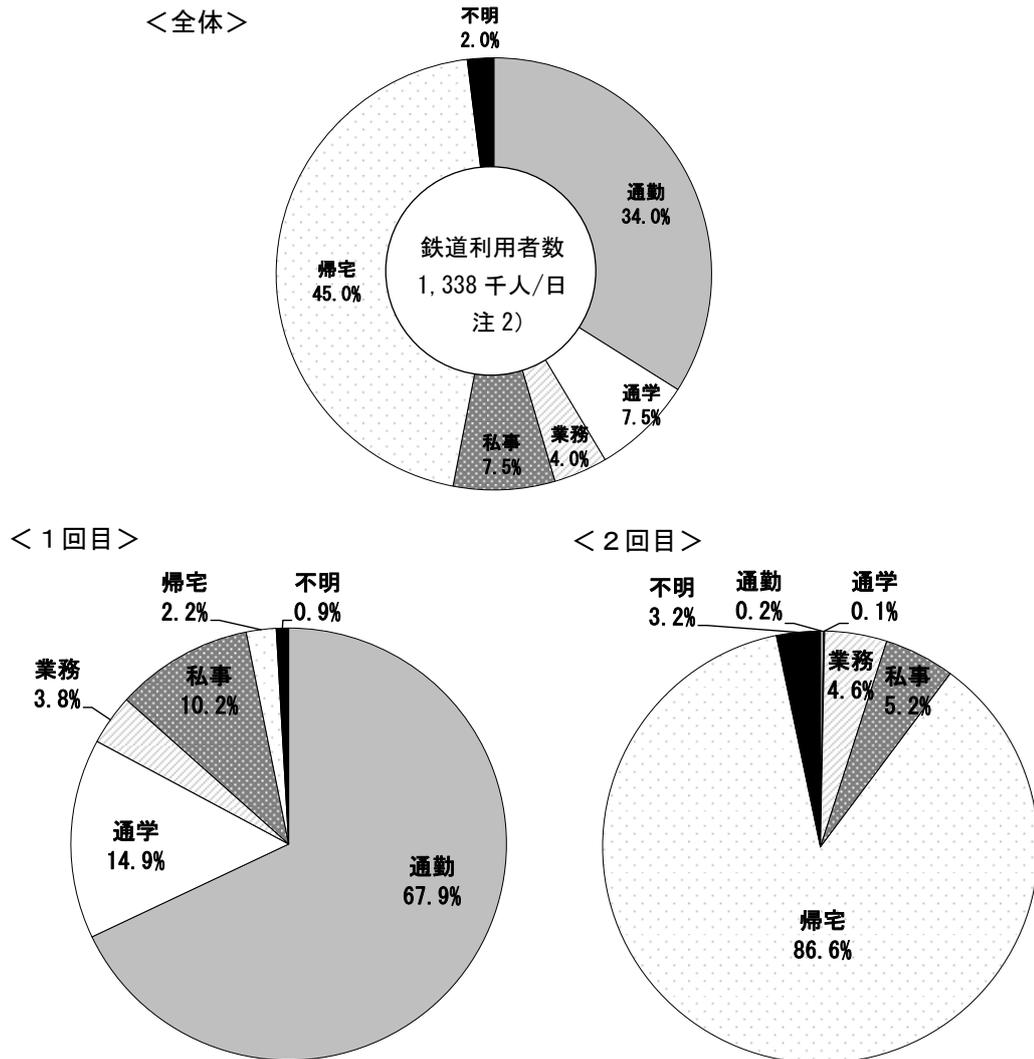
注1) 自動改札機データ等による定期券の拡大対象事業者は、全15事業者中10事業者であり、10事業者の発売実績による拡大からの定期券利用者数（1,912千人/日・往復）が全体（1,922千人/日・往復）に占める割合は99.5%となっている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(1) 利用目的別構成比

全体注1)の利用目的をみると、帰宅を除いた通勤、通学、業務、私事の4つの目的では通勤目的が最も多く、次いで私事目的、業務目的、通学目的の順となる。

鉄道利用回数別にみると、1回目の鉄道利用では通勤の割合が最も多い。2回目の鉄道利用では帰宅の割合が最も多く、帰宅を除けば私事の割合が最も多い。



図Ⅲ-51 目的別利用者構成

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に拡大率を考慮して集計した。なお、1回目の鉄道利用は調査票の「本日の1回目の鉄道利用状況」の回答を、2回目の鉄道利用は調査票の「本日の2回目の鉄道利用状況」の回答を、3回目の鉄道利用（帰宅目的のみ）は「本日の帰宅時の移動状況」の回答を対象として移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

注1) 1回目の鉄道利用、2回目の鉄道利用の他、3回目の鉄道利用（帰宅目的のみ）を合計した値。

注2) 鉄道定期券・普通券等利用者調査により収集された全ての鉄道利用サンプルを、自動改札機データ等から得られた券種別駅間移動人員により拡大した値であり、実際の鉄道利用者数ではない。集計データに関する留意事項は前頁参照。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(2) 利用目的別性別・年齢階層構成

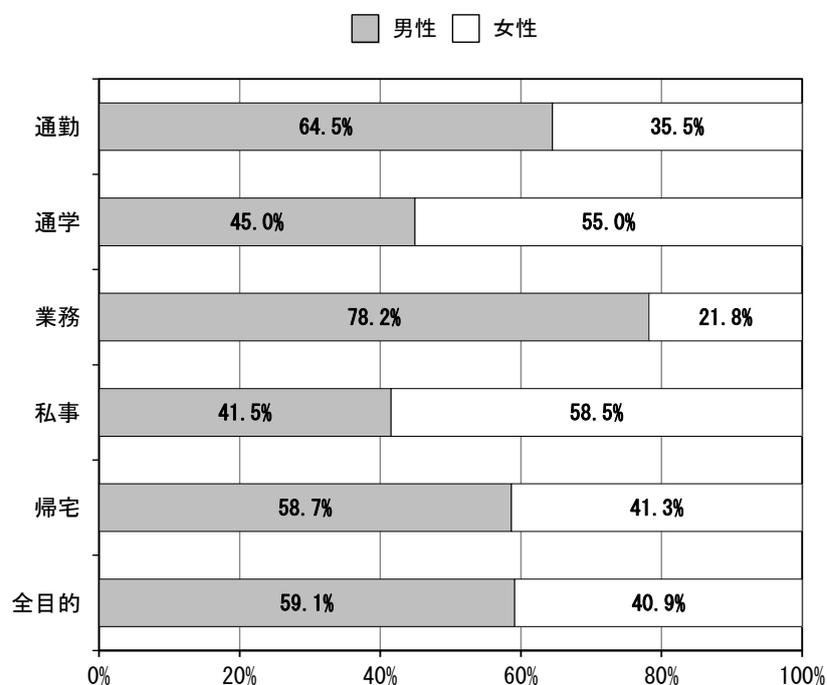
① 性別構成

鉄道利用目的別にみた性別構成を以下に示す。

利用目的別の年齢構成は、通勤・帰宅は全体の性別構成割合に近く男性が約6割、女性が4割であった。通学は女性が5.5割と男性よりも多く、業務は男性が約8割、私事は女性が約6割と多い。

ポイント

- 業務利用は男性が多く、私事利用は女性が多い。



図Ⅲ－52 利用目的別にみた性別構成比

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より性別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。なお、本日の3回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。

参考2) 性別不明・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 年齢階層構成

鉄道利用目的別にみた年齢階層構成を以下に示す。

通勤、業務目的（図Ⅲ-53（その1））では、男性・女性ともに20歳代前半から60歳代前半にかけての年齢階層で利用者が多い。男性は30歳代から60歳代前半にかけて広い範囲で利用者が多いのに対し、女性は20歳代前半から30歳代前半にかけて利用者が多く、以降の範囲は男性よりも少ない。

通学目的（図Ⅲ-53（その2））では、男女とも15～24歳に利用者が集中している。

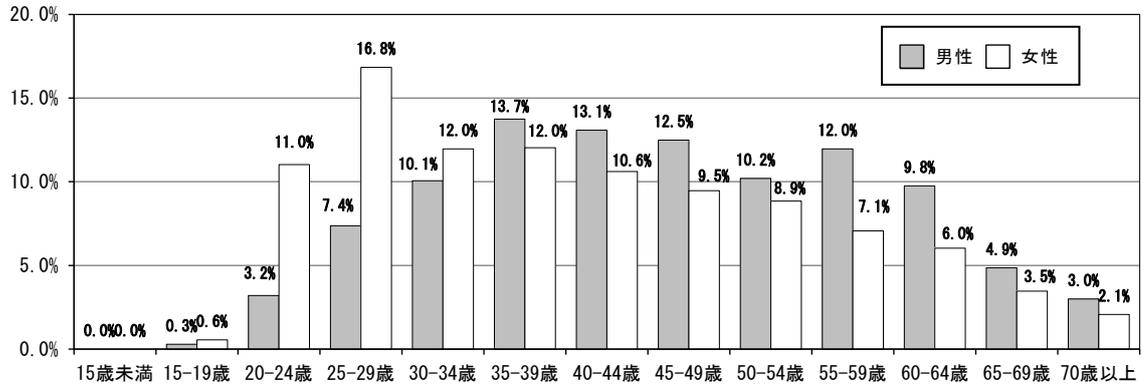
私事目的では、男性は15～24歳と65歳以降の高齢者の利用者数が多く、女性は全年齢階層での利用者数が多くなっている。

ポイント

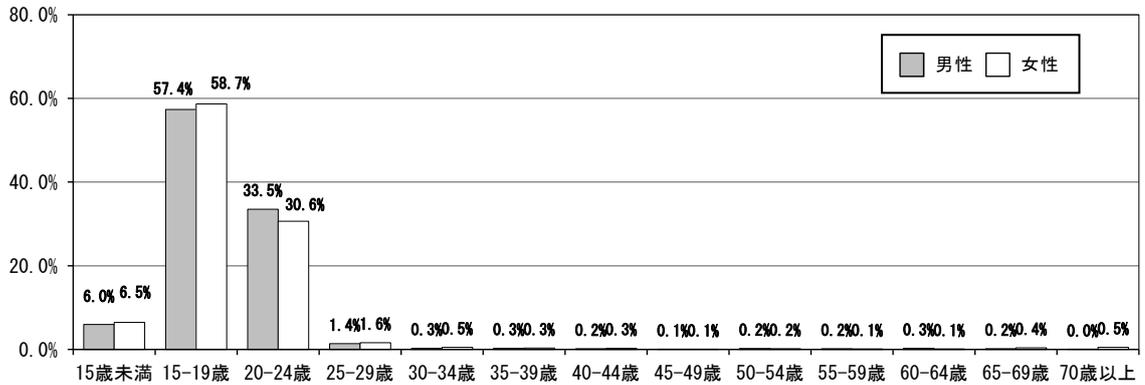
- 私事目的による利用者において、男性・女性ともに70歳以上が他の年齢階層より多い。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

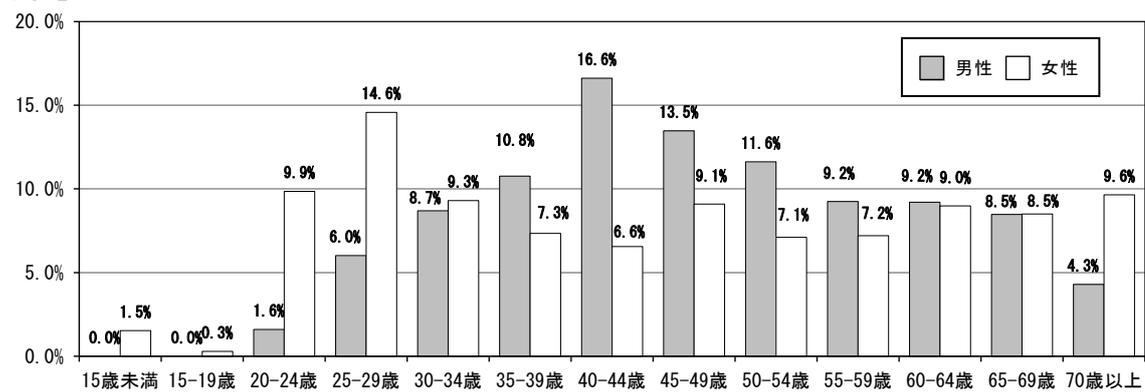
【通勤】



【通学】



【業務】

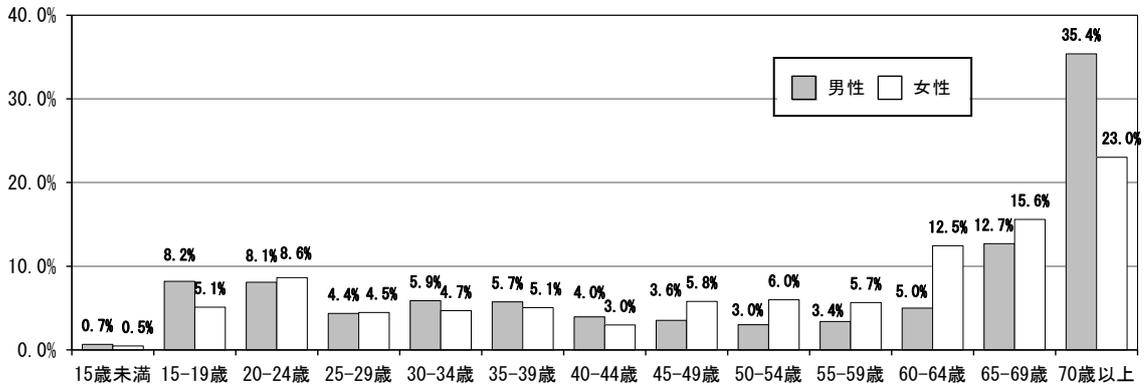


図Ⅲ-53 目的別年齢階層構成（その1）

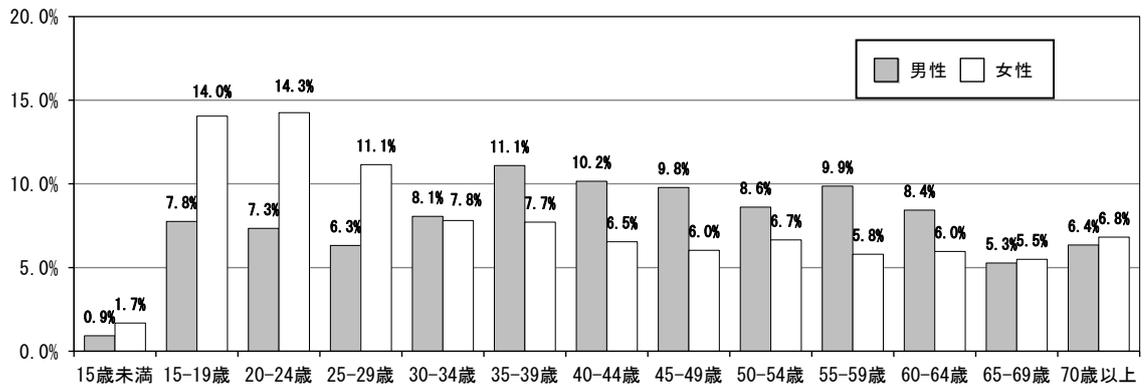
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より性別・年齢別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。
 なお、本日の3回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。
 参考2) 性別不明・年齢不明・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

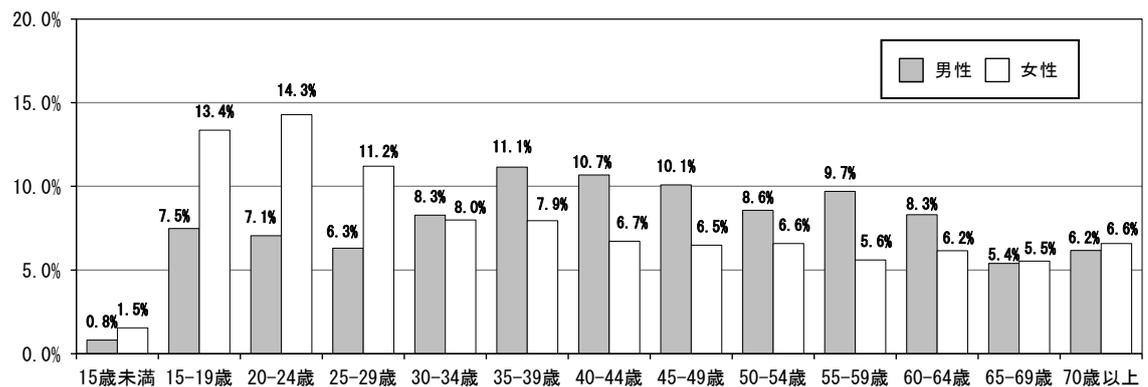
【私事】



【帰宅】



【全目的】



図Ⅲ-53 目的別年齢階層構成（その2）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より性別・年齢別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

なお、本日の3回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。

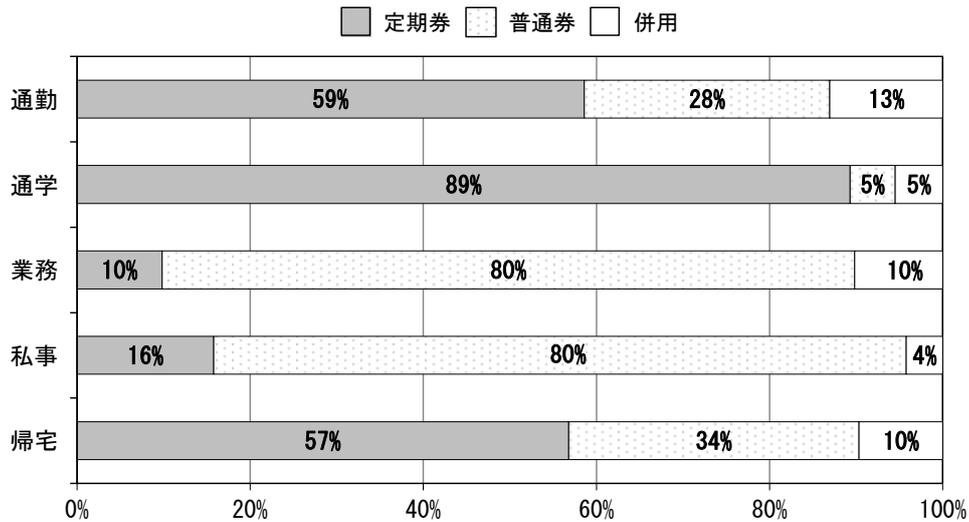
参考2) 性別不明・年齢不明・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

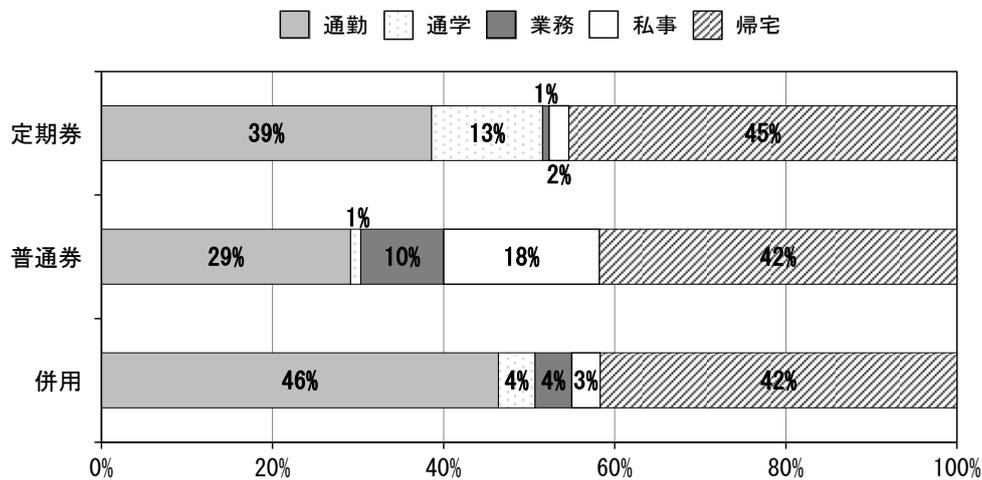
(3) 目的別券種構成・券種別目的構成

利用目的別券種構成では、通勤の定期券利用者が約60%、通学の定期券利用者が約90%を占めている。私事・業務目的では普通券利用者が約80%となっている。定期券と普通券の併用利用が最も多いのは、通勤目的の13%である。

券種別目的構成では、定期券利用者の中では通勤目的が最も多く39%を占めている。普通券利用ではその他の券種に比べて業務・私事目的が多い。定期券と普通券の併用では通勤目的が46%、業務・私事目的がそれぞれ3~4%となっている。



図Ⅲ-54 目的別券種構成



図Ⅲ-55 券種別目的構成

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より券種別・移動目的別に拡大率を考慮して集計した。なお、本日の3回目の鉄道利用状況は全て帰宅目的として集計した。

参考2) 券種不明・移動目的不明は集計対象外とした。

参考3) 普通券には定期券以外の券種（定期券以外のIC乗車券、回数券、プリペイドカード、敬老パス、1日乗車券など）を含む。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

（4）利用目的別所要時間

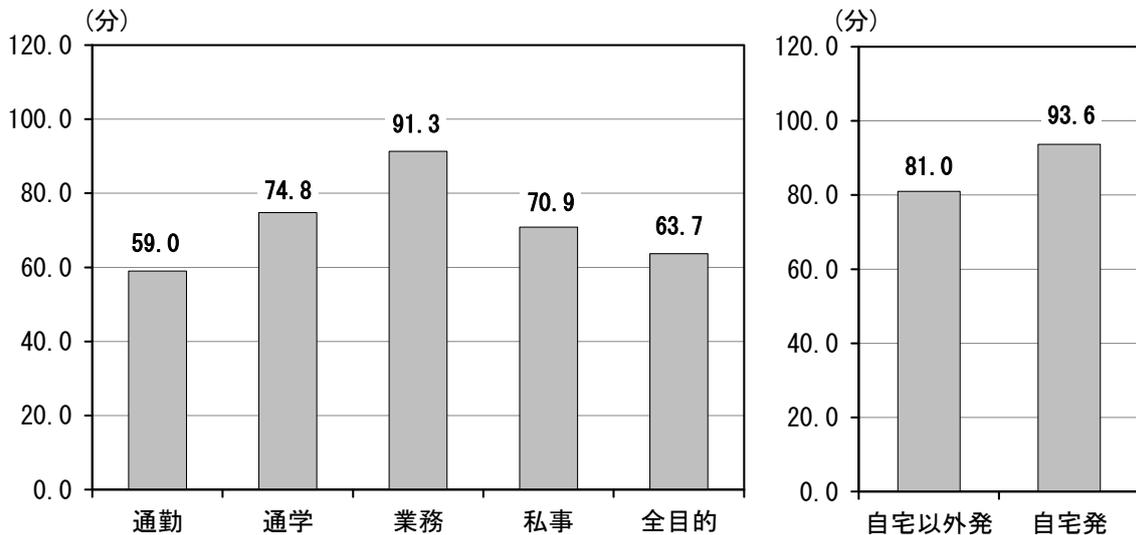
通勤、通学、業務、私事の目的別所要時間では、業務目的の91.3分が最も長く、次いで通学、私事の順となっている。

所要時間帯分布をみると、図Ⅲ-57（その1）のとおり通勤では「45～59分」の時間帯が最も多くなっている。

通学は、図Ⅲ-57（その1）のとおり「60～74分」の時間帯が最も多く、通勤と比べると所要時間体分布が長い方にシフトしている。

業務は、図Ⅲ-57（その1）のとおり「45～59分」、「75～89分」の時間帯が最も多く、また120分以上の割合が通勤よりも多くなっている。

私事は、図Ⅲ-57（その2）のとおり「45～59分」の時間帯が最も多くなっており、通学や業務と比べると所要時間帯分布が短い方にシフトしている。



図Ⅲ-56 目的別所要時間

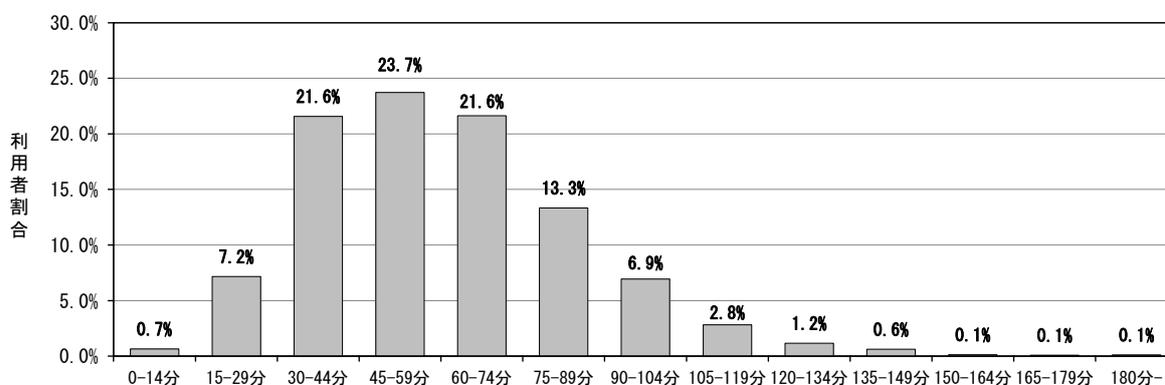
<参考>業務目的発地別所要時間

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

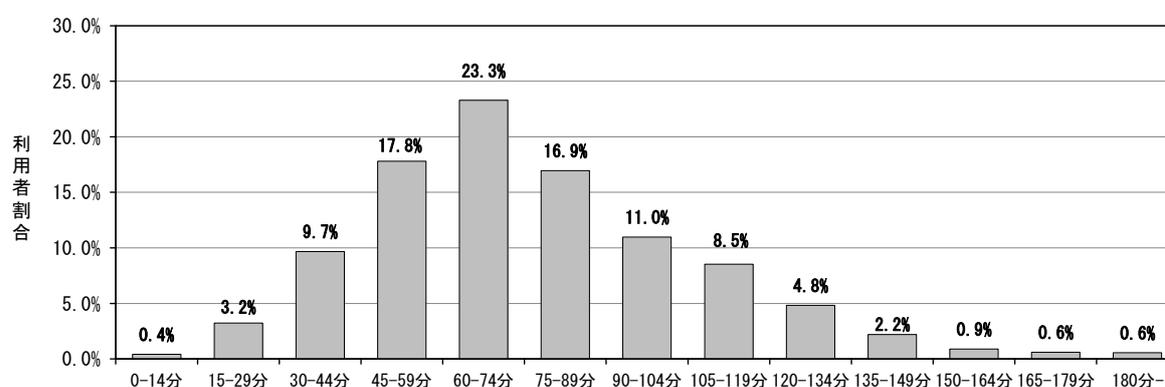
参考2) 帰宅・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

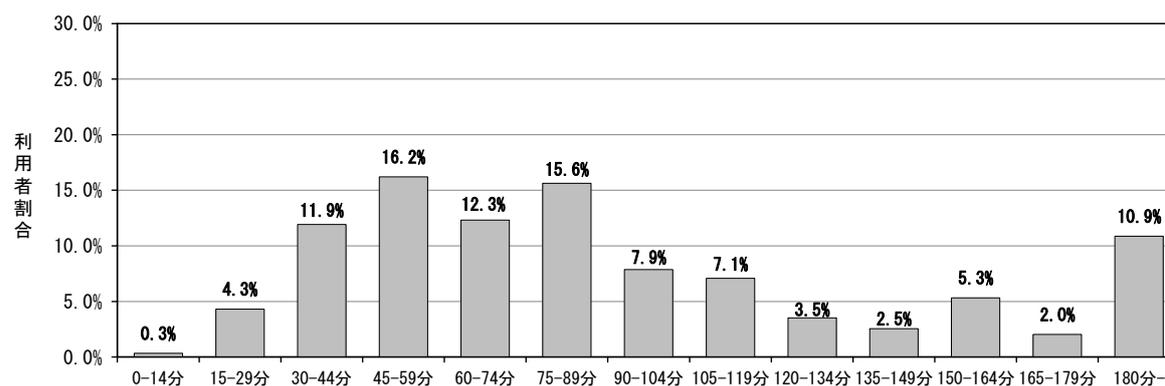
【通勤】



【通学】



【業務】



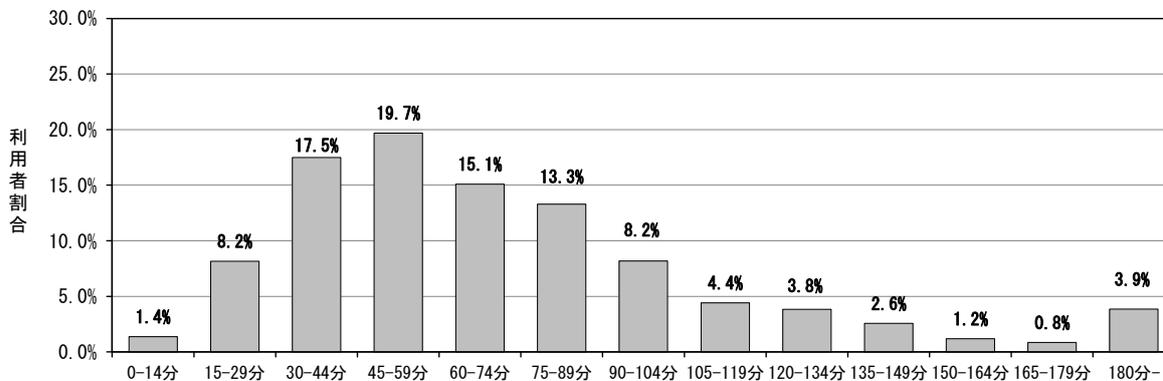
図Ⅲ-57 所要時間帯分布（その1）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

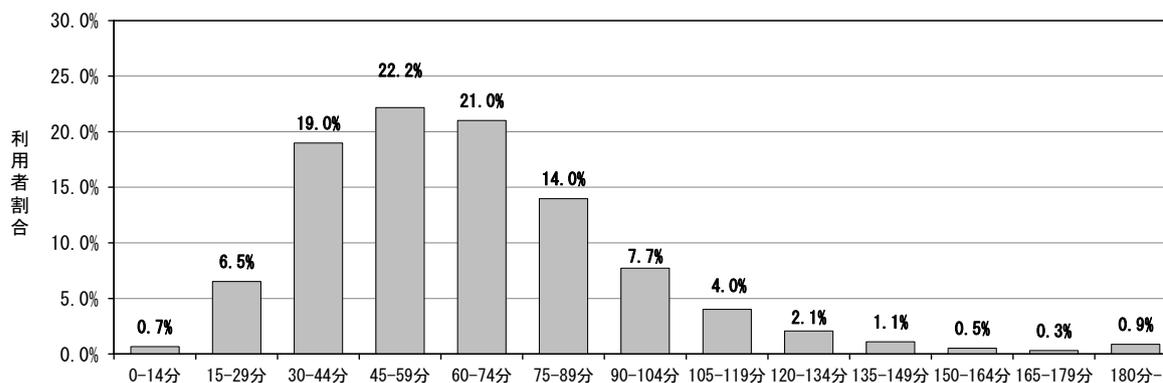
参考2) 帰宅・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

【私事】



【全目的】



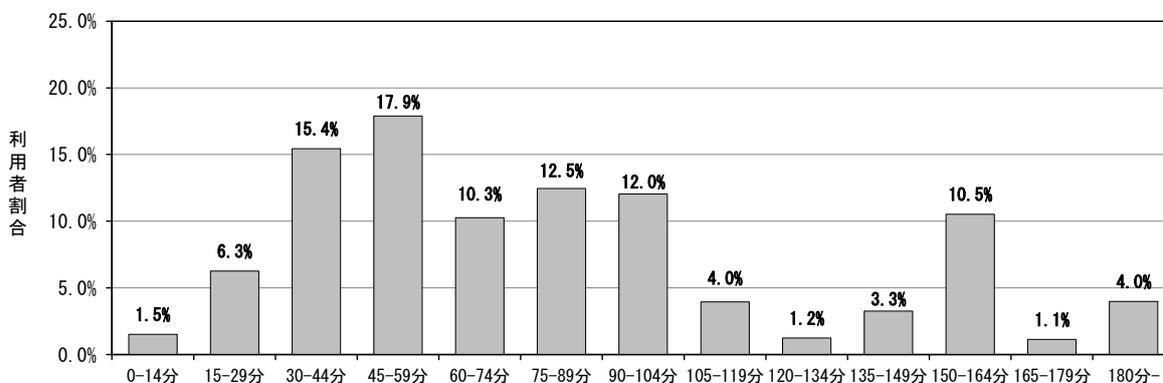
図Ⅲ-57 所要時間帯分布（その2）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

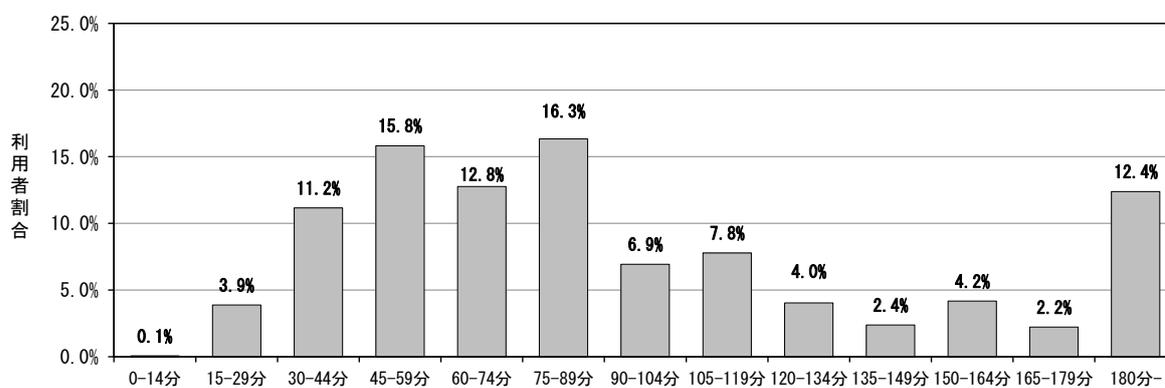
参考2) 帰宅・移動目的不明は集計対象外とした。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

【業務：自宅以外発】



【業務：自宅発】



<参考> 業務目的発別所要時間帯分布

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より出発地区別・移動目的別に所要時間（到着時刻－出発時刻）の拡大率を考慮して集計した。

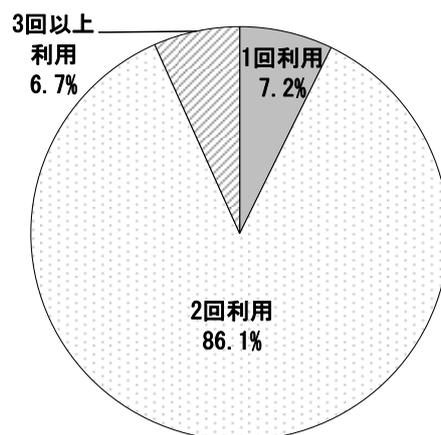
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(5) 鉄道利用回数の状況

① 鉄道利用回数の状況

1日の鉄道利用回数の状況を以下に示す。

1日の鉄道利用が1回だけの利用は全体の7.2%となっており、2回利用は86.1%、3回以上利用は6.7%となっている。



図Ⅲ－58 1日の鉄道利用回数の構成比

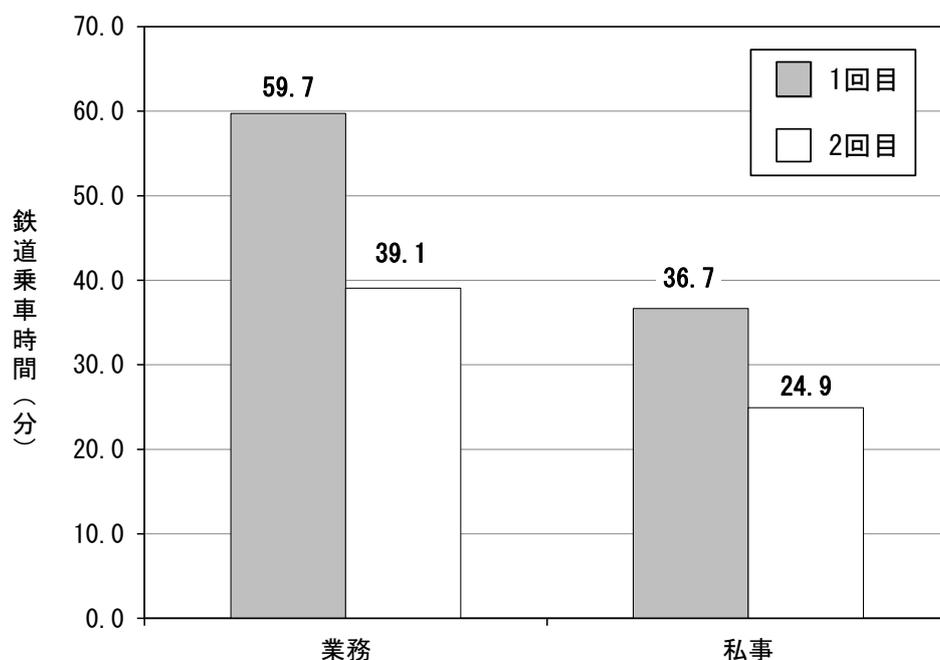
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」の鉄道利用状況の回答件数を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

② 利用目的別鉄道乗車時間

業務、私事目的における1回目と2回目の鉄道利用それぞれの平均鉄道乗車時間を以下に示す。

業務、私事目的とも2回目の鉄道利用における乗車時間の方が短くなっている。



図Ⅲ-59 1回目、2回目別鉄道平均乗車時間（業務、私事目的）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より1回目は調査票の「本日の1回目の鉄道利用状況」の回答を、2回目は調査票の「本日の2回目の鉄道利用状況」の回答を対象として移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

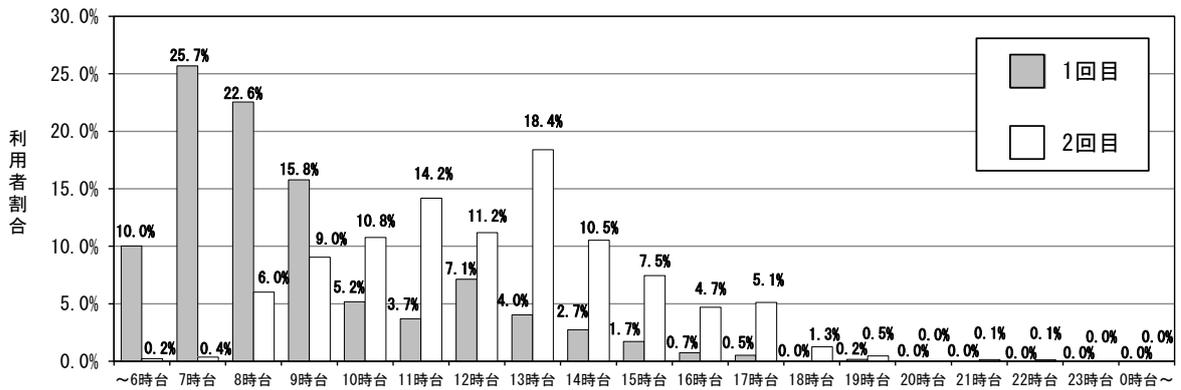
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

③ 1回目、2回目別鉄道乗車時刻分布

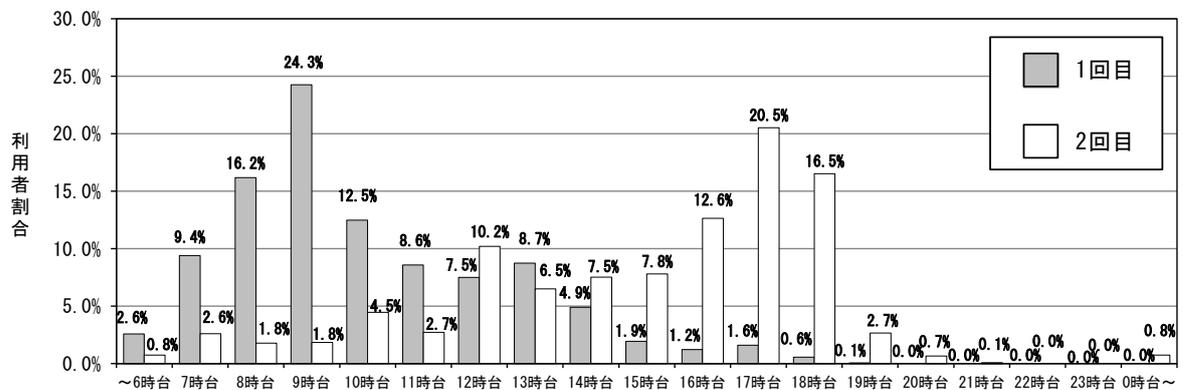
1回目と2回目の鉄道利用（業務、私事目的）についての鉄道乗車時刻分布を以下に示す。

業務目的（図Ⅲ-60）では、1回目の鉄道利用は7時台の利用割合が高く、2回目では11～13時台が高くなっている。

私事目的（図Ⅲ-61）では、1回目は9時台の利用割合が高く、2回目では17、18時台の利用割合が高くなっている。



図Ⅲ-60 1回目、2回目別鉄道乗車時刻分布（業務目的）



図Ⅲ-61 1回目、2回目別鉄道乗車時刻分布（私事目的）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より1回目は調査票の「本日の1回目の鉄道利用状況」の回答を、2回目は調査票の「本日の2回目の鉄道利用状況」の回答を対象として移動目的別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

(6) 利用目的別乗車降車時刻

利用目的別に乗車時刻と降車時刻の分布を示す。

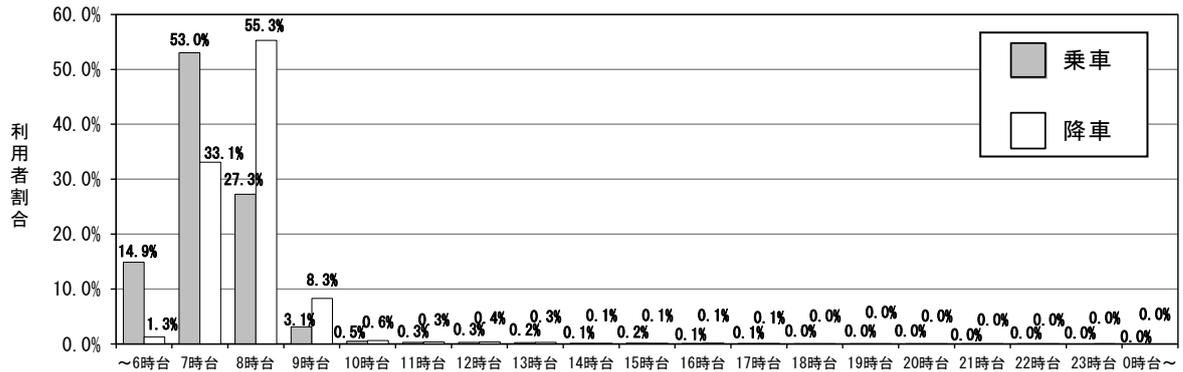
通勤、通学目的（図Ⅲ-62（その1））では、乗車時刻は7時台が最も多く、降車時刻は8時台が多くなっている。両目的とも7～9時台に利用が集中している。

業務目的（図Ⅲ-62（その2））は、乗降・降車時刻ともに8時～14時台での利用が多くなっており、夕方以降の利用が少ない。

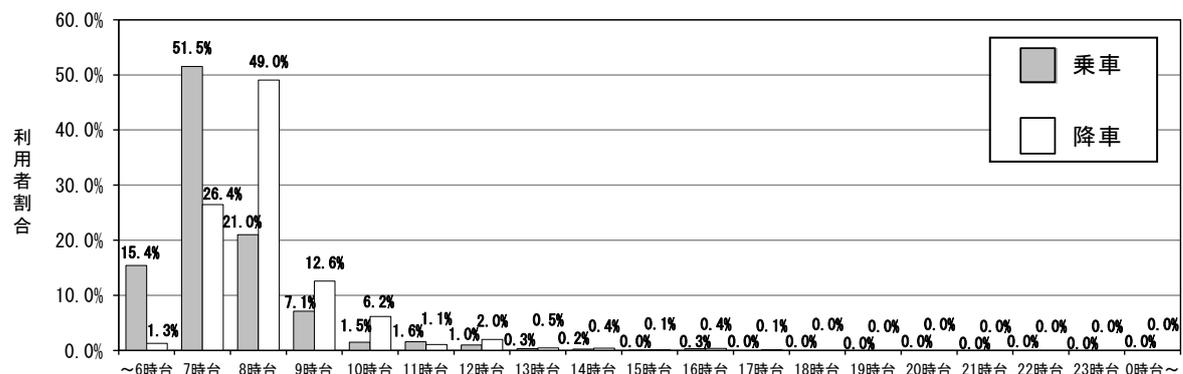
私事目的（図Ⅲ-62（その2））も業務目的と同様に午前の利用が多いが、退社時刻付近の17～18時台に小さなピークが存在している。今回の調査票では、帰宅以外の目的については1日2回までの鉄道利用しか回答できないため、退社後の私事目的による鉄道利用が記入できない場合がある。そのため、実際には退社時刻後のピークがもっと高い可能性がある。

帰宅目的（図Ⅲ-62（その2））では乗車時刻は17～18時がピークであり、約1時間ずれる形で降車時刻は18～19時がピークとなっている。

【通勤】



【通学】

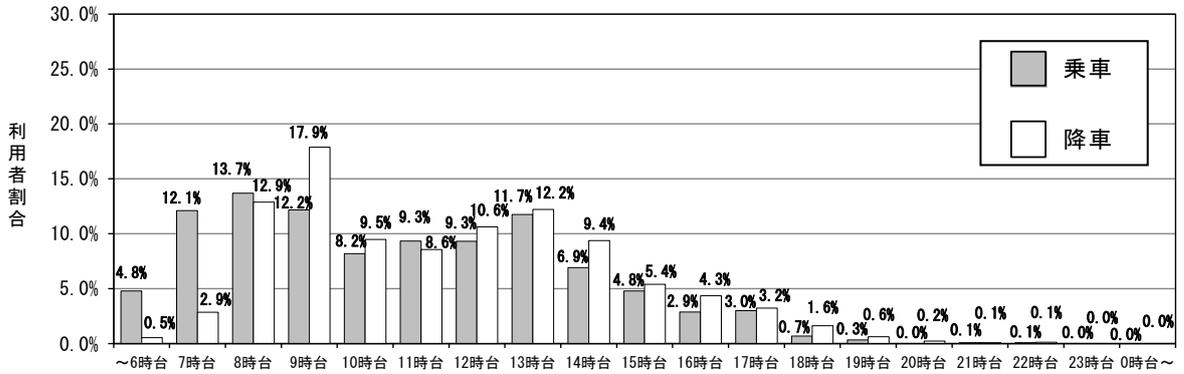


図Ⅲ-62 乗車時刻、降車時刻分布（その1）

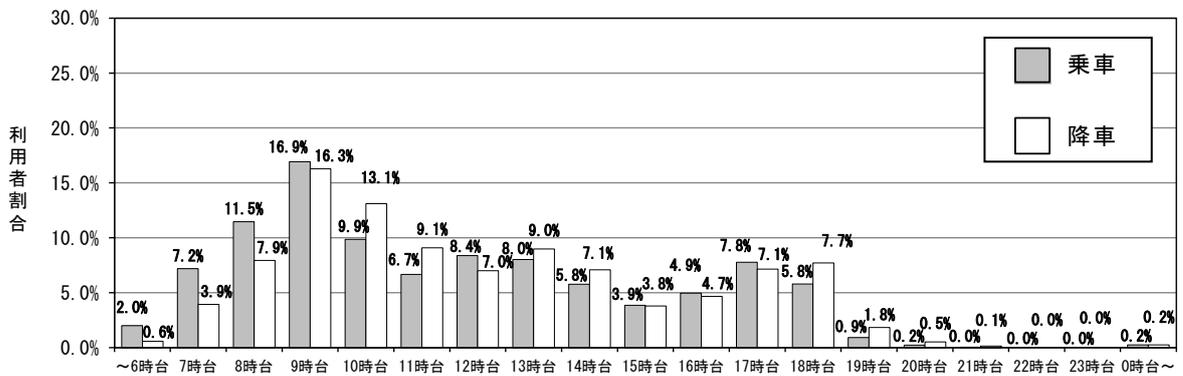
参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別・乗車時刻別・降車時刻別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

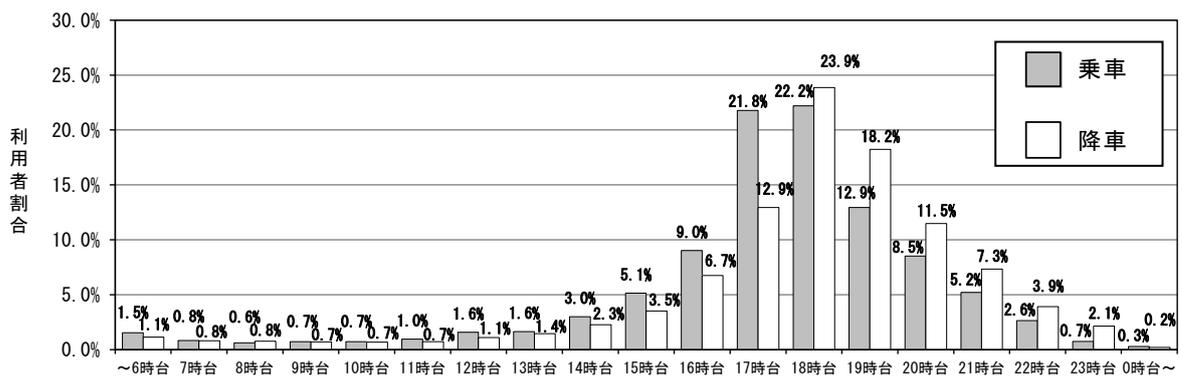
【業務】



【私事】



【帰宅】

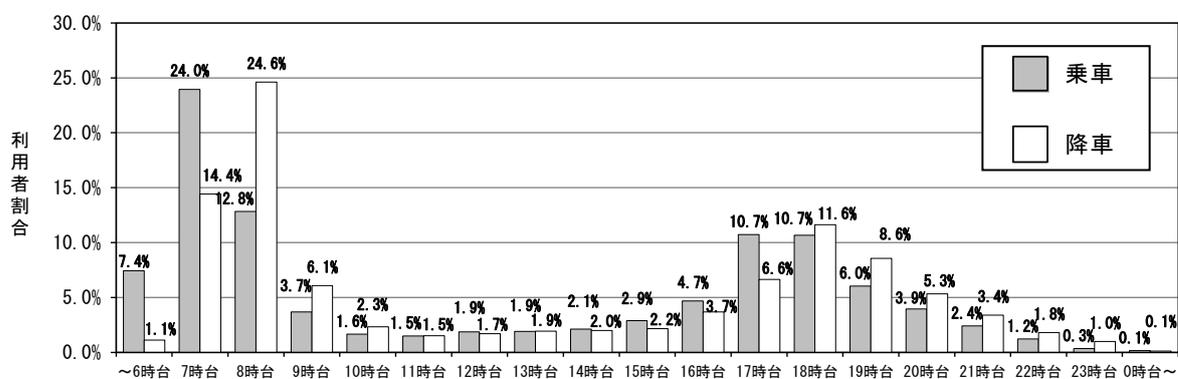


図Ⅲ-62 乗車時刻、降車時刻分布（その2）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別・乗車時刻別・降車時刻別に拡大率を考慮して集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）

【全目的】



図Ⅲ－62 乗車時刻、降車時刻分布（その3）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別・乗車時刻別・降車時刻別に拡大率を考慮して集計した。

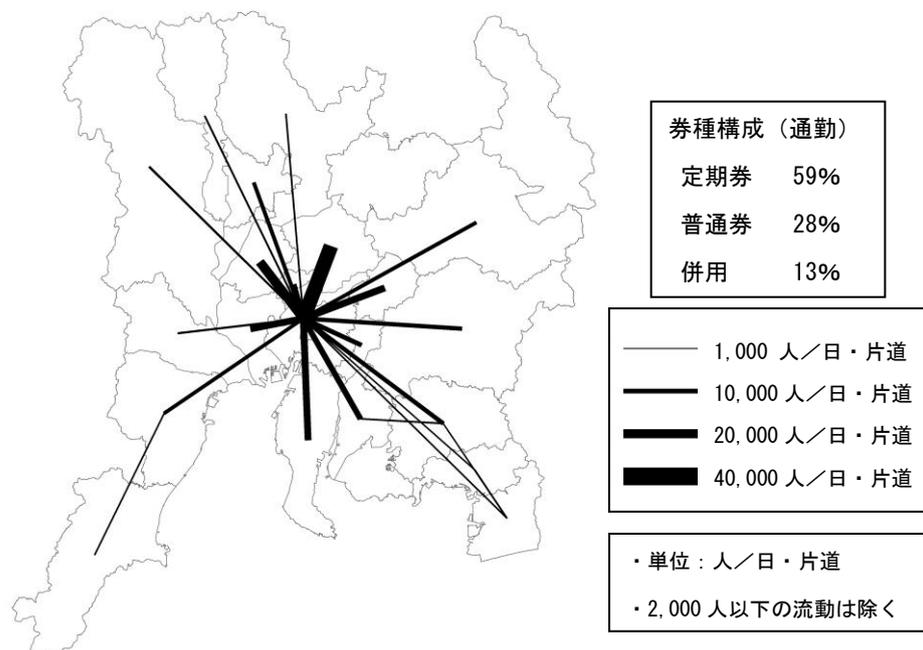
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（１. 鉄道の利用状況）

(7) 利用目的別地域ブロック間交通流動

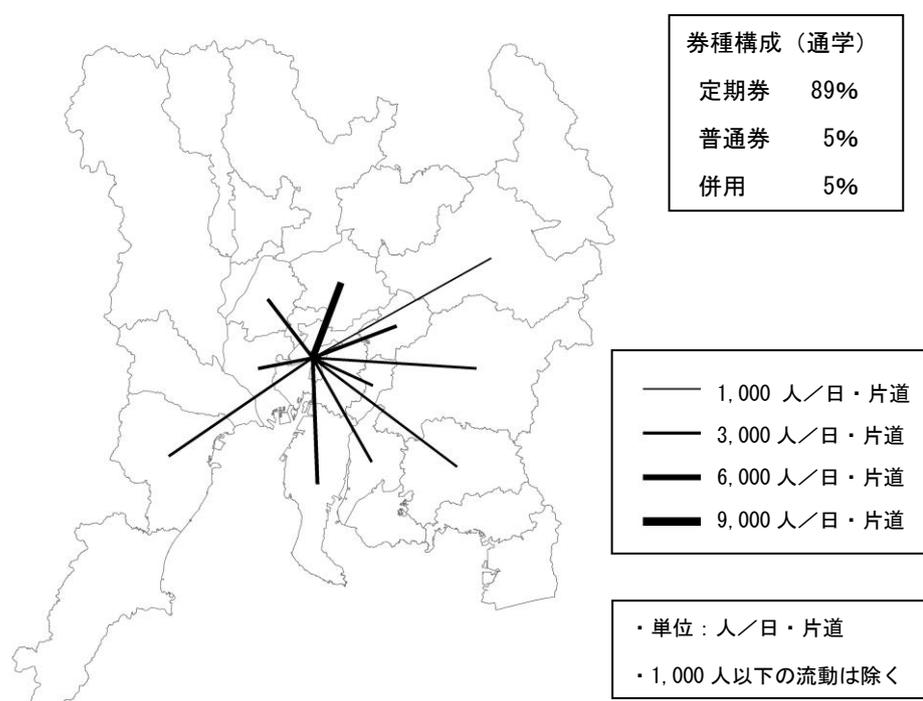
利用目的別の地域ブロック間ODを以下に示す

各利用目的とも都心4区を発着地とする流動が多くなっている。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



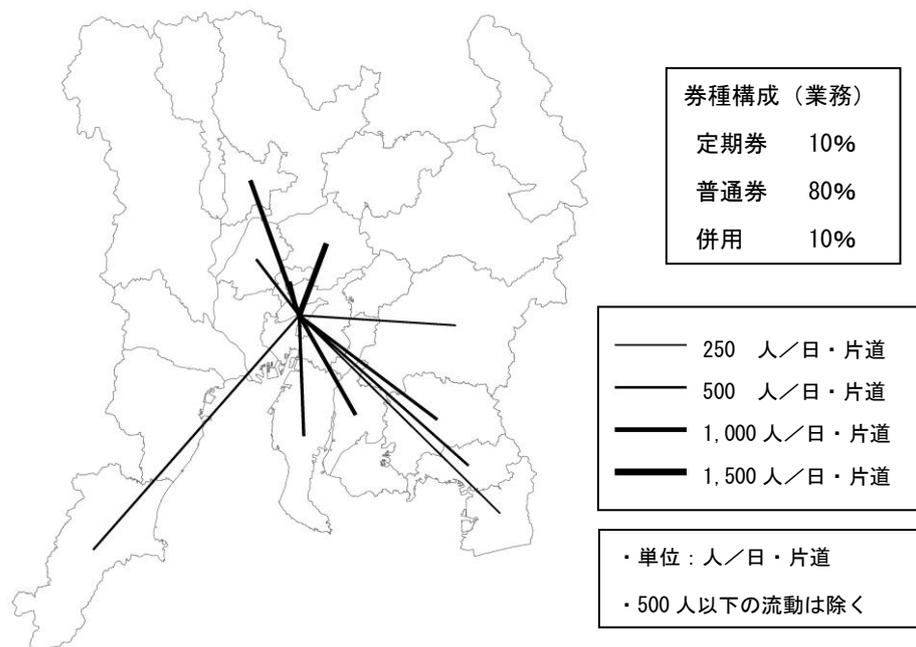
図Ⅲ-63 地域ブロック間鉄道流動（通勤）



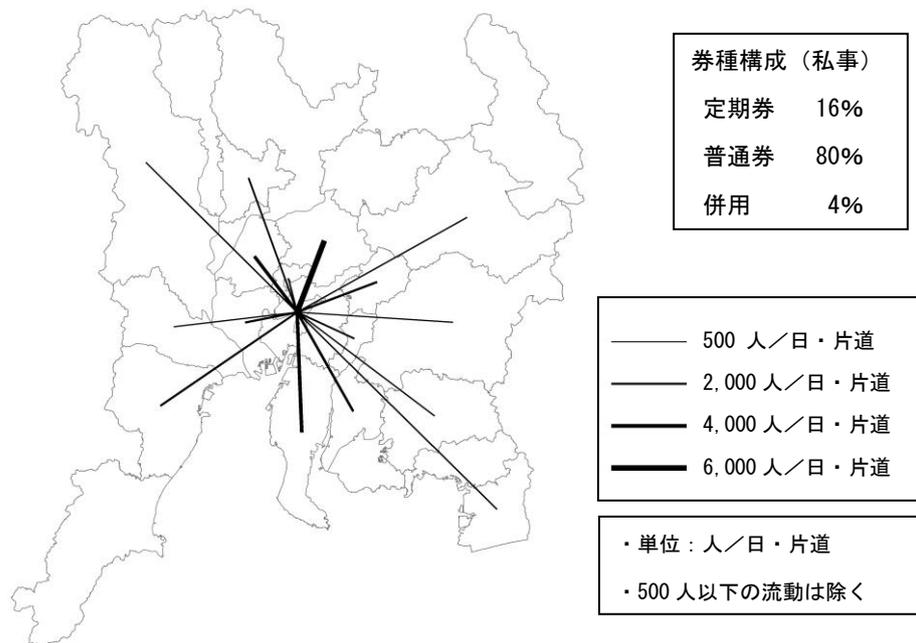
図Ⅲ-64 地域ブロック間鉄道流動（通学）

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1回目と2回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



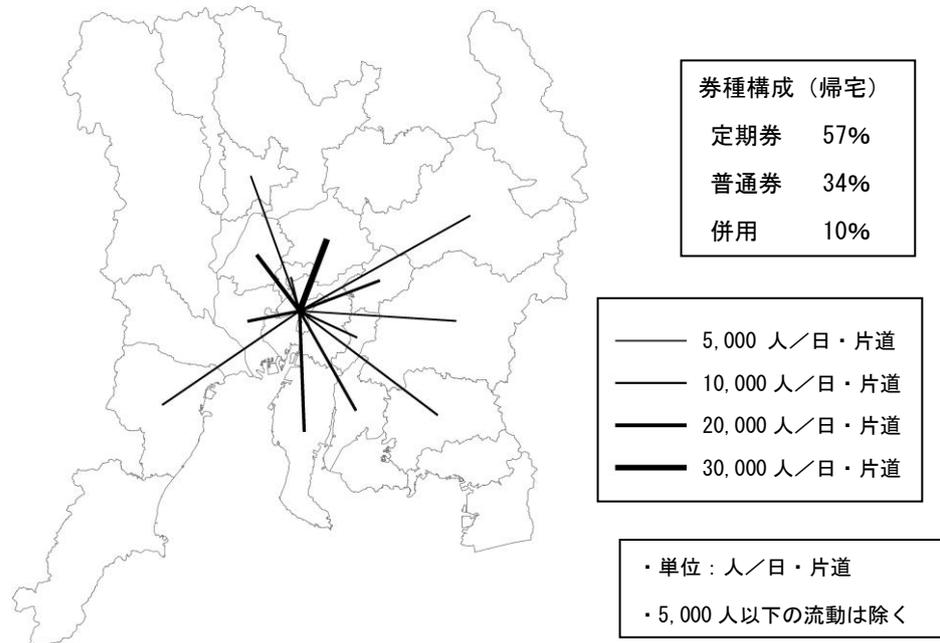
図Ⅲ－65 地域ブロック間鉄道流動（業務）



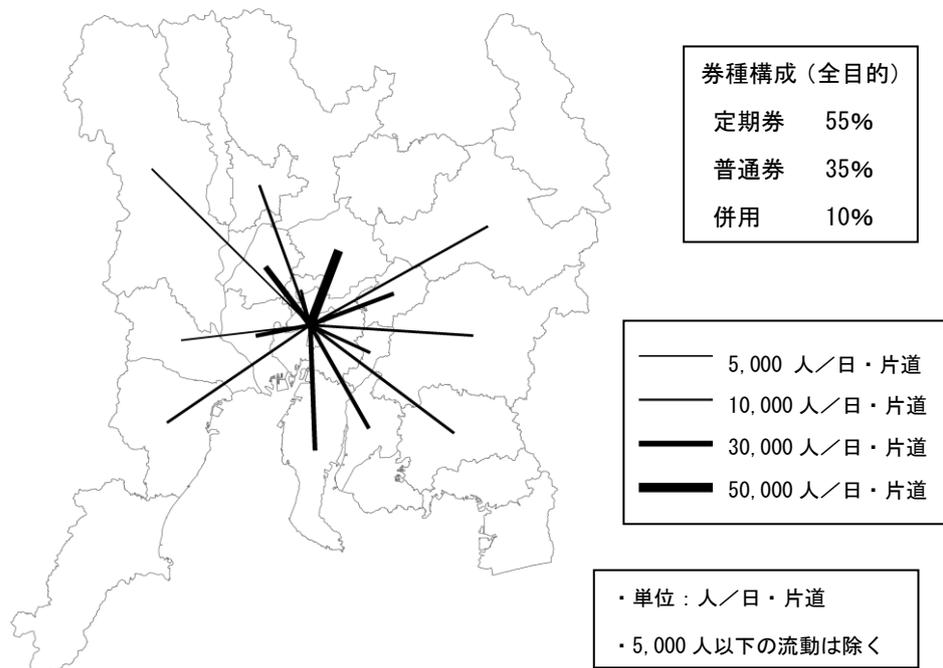
図Ⅲ－66 地域ブロック間鉄道流動（私事）

参考 1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1 回目と 2 回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2 回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1 回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（1. 鉄道の利用状況）



図Ⅲ-67 地域ブロック間鉄道流動（帰宅）



図Ⅲ-68 地域ブロック間鉄道流動（全目的）注1)

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査（参考値）」より移動目的別に、1回目と2回目の鉄道利用について拡大率を考慮して集計した。ただし、2回目の鉄道利用については出発地が不明（自宅発でもなく、1回目利用の際の目的地からの出発でもない）のものは集計対象外とした。

注1) 「全目的」には通勤、通学、業務、私事及び目的不明を含み、帰宅は含まない。

2. バス・路面電車の利用状況

本項では、バス・路面電車の利用状況として、定期券利用者数（定期券販売枚数）の他、ターミナル別の鉄道端末としてのバス・路面電車の利用者数、乗降人員数及び輸送力、利用状況（構成比）、利用者からの要望などなどについて示す。

バス・路面電車の利用状況は、以下の方法により集計した値である。

- ・ 鉄道端末としてのバス・路面電車の利用者数については、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」における通勤通学目的の鉄道定期券利用者についての調査票回答結果を対象に、鉄道定期券利用者数を用いて推計した拡大率を考慮して集計したものである。
- ・ ターミナル別の乗降人員数については「バス・路面電車OD調査」、輸送力については「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった数値を集計した値であるが、報告のない事業者や報告が一部に限られている事業者もあるため、集計値がターミナルの全利用者・全輸送力ではない場合があることに留意されたい。なお、乗降人員数については、時間帯毎に一部のバスについて調査された輸送人員数を、当該時間帯に運行するバスの本数で拡大した値を集計している。
- ・ ターミナル毎の利用状況（構成比）は、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」において調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていないため、実際の利用状況（構成比）と差異がある場合があることに留意されたい。
- ・ 方面別、距離帯別、時間帯別の利用状況については、ターミナルに乗り入れる全ての事業者から乗降人員数及び輸送力についてデータ提供のあったターミナルについてのみ示している。ここで、乗降人員数については「バス・路面電車OD調査」、輸送力については「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった数値を集計した値であり、ターミナルの全利用者・全輸送力ではない場合があることに留意されたい。

2. 1 通勤・通学定期券利用者数

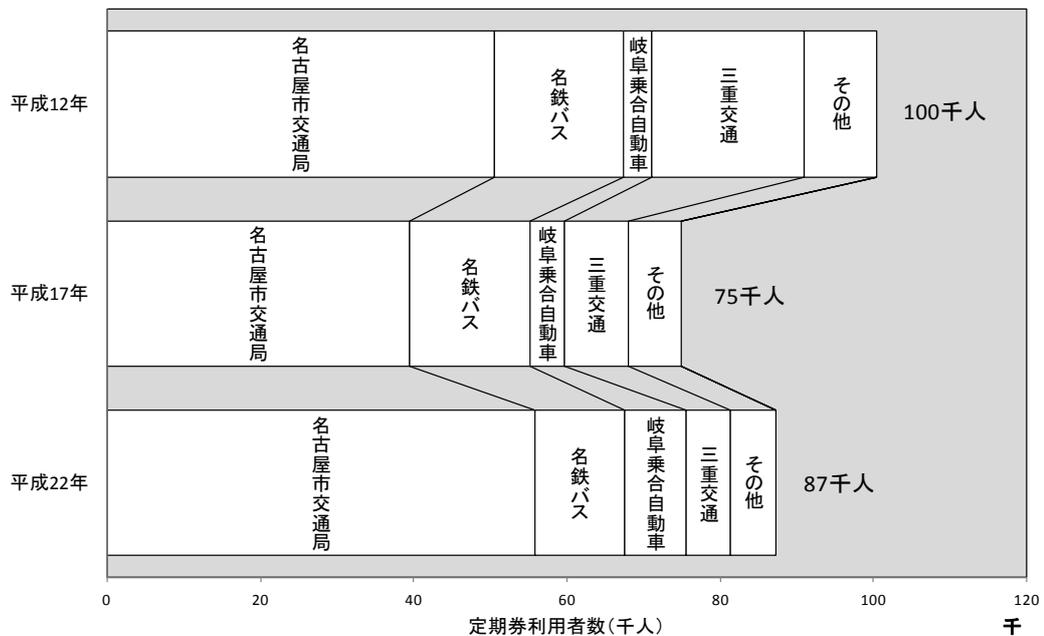
(1) バス・路面電車定期券利用者数の推移

事業者別の定期券利用者数を以下に示す。

バス・路面電車の定期券利用者は、平成12年から平成17年にかけて約2.5万人減少し、平成17年から平成22年にかけては約1.2万人増加している。

ポイント

- バス・路面電車の定期券利用者は平成12年調査から平成17年調査から減少していたが、平成22年調査では平成17年調査より増加。



図Ⅲ-84 事業者別定期券利用者数の経年変化

参考1) バス・路面電車定期券発売実績より集計した

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ-24 事業者別バス・路面電車定期券利用者数

（単位：人）

事業者名	平成12年			平成17年			平成22年		
	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学	合計
名古屋市交通局	30,861	19,632	50,493	25,231	14,174	39,405	37,417	18,372	55,789
名鉄バス	11,892	5,056	16,948	11,054	4,801	15,855	7,542	4,157	11,699
三岐鉄道	136	519	655	64	197	261	48	101	149
豊橋鉄道	1,456	1,074	2,530	1,628	802	2,430	194	188	382
JR東海バス	373	350	723	434	194	628	-	-	-
三重交通	17,412	2,540	19,952	5,508	2,858	8,366	4,543	1,193	5,736
八風バス	151	199	350	73	85	158	-	-	-
岐阜乗合自動車	1,636	2,017	3,653	2,248	2,115	4,363	3,585	4,533	8,118
岐阜市交通部	631	324	955	-	-	-	-	-	-
知多乗合	739	318	1,057	533	207	740	459	179	638
東濃鉄道	779	1,405	2,184	579	749	1,328	619	360	979
名阪近鉄バス	333	276	609	307	177	484	340	610	950
名鉄東部観光バス	230	19	249	414	234	648	-	-	-
濃飛乗合自動車	31	68	99	12	12	24	-	-	-
北恵那交通	21	6	27	59	17	76	67	8	75
あおい交通	-	-	-	234	0	234	-	-	-
豊鉄バス	-	-	-	-	-	-	1,887	895	2,782
岐阜バスコミュニティ	-	-	-	-	-	-	12	-	12
合計	66,681	33,803	100,484	48,378	26,622	75,000	56,713	30,596	87,309

参考1) 各調査年度において事業者より提供のあったバス・路面電車定期券発売実績より集計したものであり、実際の全定期券利用者数（定期券販売枚数）や経年変化傾向とは異なる可能性がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

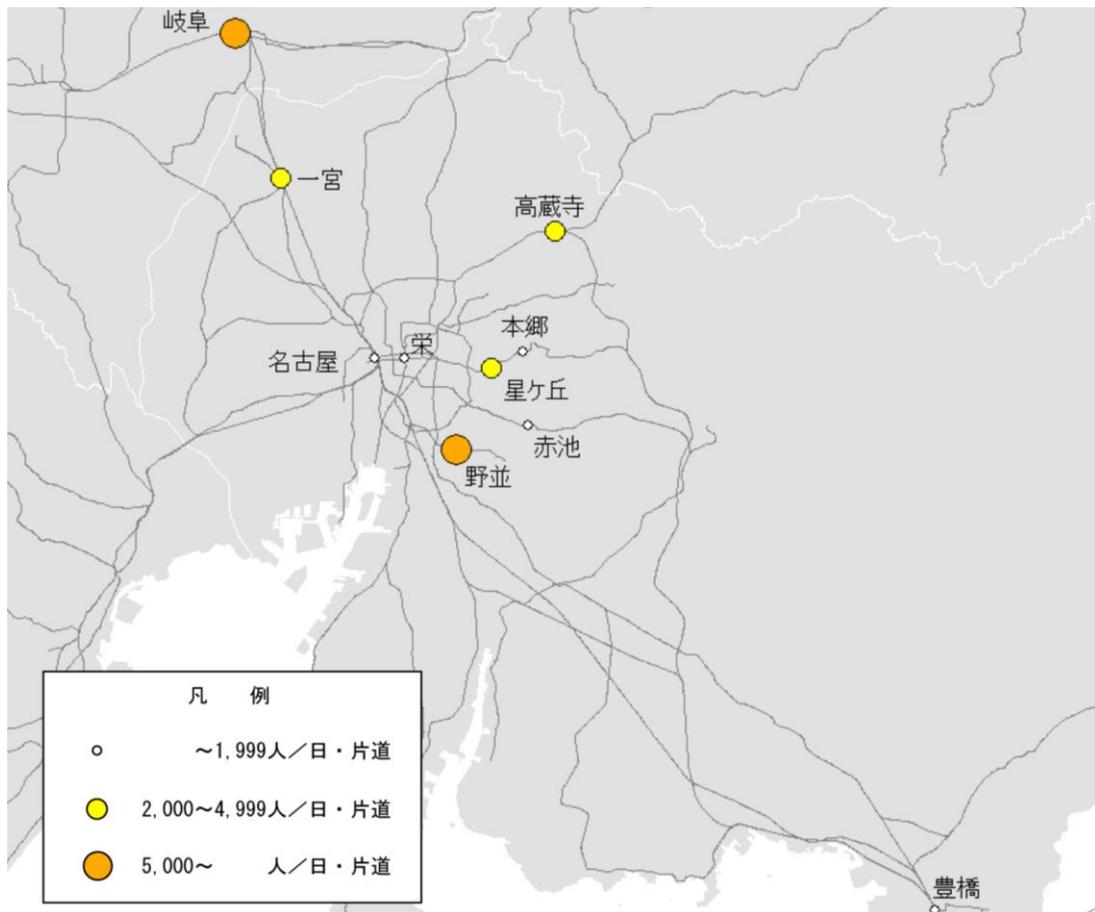
(2) （地域別）発生量

① アクセス（居住地から鉄道駅まで）

鉄道駅のターミナルにおける端末利用としてのバス・路面電車利用状況を、鉄道定期券利用者について集計した。

アクセス端末バス利用者が5千人／日・片道を超すターミナルは岐阜と野並の2カ所となっている。

図Ⅲ-85、表Ⅲ-25 駅別アクセス端末バス利用者数（上位10ターミナル、鉄道定期券）



順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
1	岐阜	5,226	6	名古屋	1,841
2	野並	5,099	7	本郷	1,730
3	星ヶ丘	4,404	8	豊橋	1,406
4	高蔵寺	3,943	9	赤池	1,115
5	一宮	2,625	10	栄	1,025

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の鉄道定期券利用者を対象として集計した。

参考2) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって1つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。

参考3) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1.8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

② イグレス（鉄道駅から勤務・就学地まで）

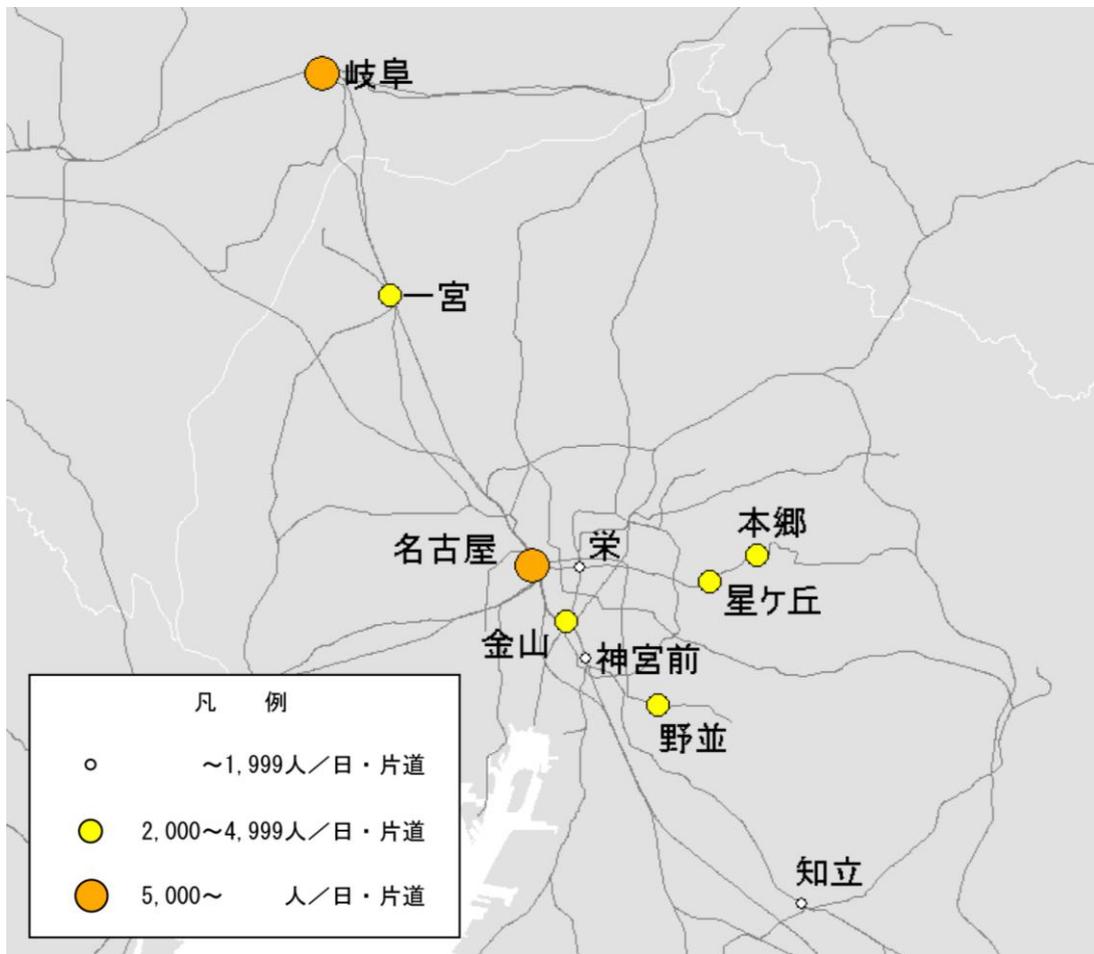
鉄道駅のターミナルにおける端末利用としてのバス・路面電車利用状況を、鉄道定期券利用者について集計した。

イグレス端末バス利用者が5千人／日・片道を超えるターミナルは岐阜と名古屋の2カ所となっている。

ポイント

- 岐阜はアクセス・イグレスともバス利用者数が多い。

図Ⅲ-86、表Ⅲ-26 駅別イグレス端末バス利用者数（上位10ターミナル、鉄道定期券）



順位	駅名	利用者数	順位	駅名	利用者数
1	岐阜	8,298	6	野並	2,286
2	名古屋	6,933	7	星ヶ丘	2,123
3	本郷	3,294	8	神宮前	1,805
4	金山	2,611	9	栄	1,784
5	一宮	2,576	10	知立	1,642

参考1) 「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の鉄道定期券利用者を対象として集計した。

参考2) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV.1.8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

2. 2 バス路面電車の利用・サービス状況

(1) 調査対象ターミナル

バス路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナルを以下に示す。



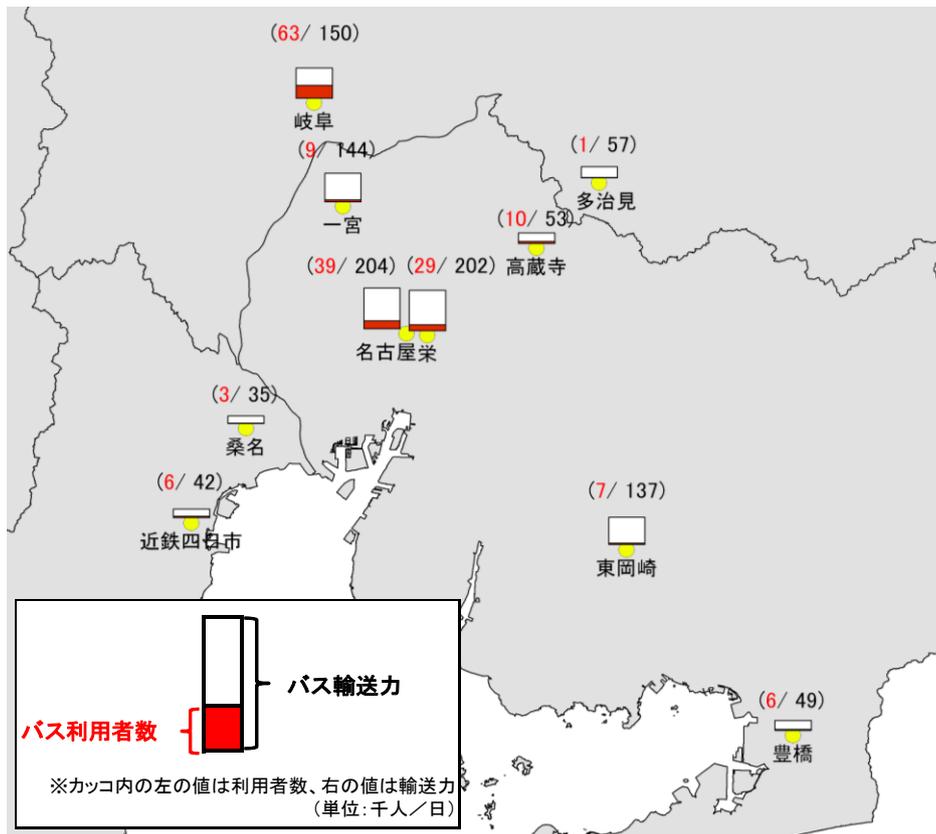
調査対象ターミナル	
一宮	高蔵寺
栄	多治見
岐阜	東岡崎
近鉄四日市	豊橋
桑名	名古屋

図Ⅲ-87 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査の調査対象ターミナル

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

(2) 調査対象ターミナルの概要

ターミナル別利用者数（乗車人数と降車人数の合計）と輸送力（発着計）を以下に示す。なお、利用者数と輸送力は「バス・路面電車OD調査」、「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった値の集計値であり、ターミナルの全利用者、全輸送力ではない場合がある。



バスターミナル	集計対象事業者	バスターミナル	集計対象事業者
一宮	名鉄バス	高蔵寺	かすがいシティバス、名古屋市交通局、名鉄バス
栄	あおい交通(とよやまタウンバス)、三重交通、名古屋市交通局、名鉄バス	多治見	東濃鉄道
岐阜	いいバス、岐阜乗合自動車(岐阜バス)、日本タクシー(加納めぐりバス)	東岡崎	名鉄バス
近鉄四日市	三岐鉄道、三重交通	豊橋	豊橋鉄道(路面電車)、豊鉄バス
桑名	Kーバス、三重交通、八風バス	名古屋	三重交通、名古屋市交通局、名鉄バス

図Ⅲ-88 バスターミナル別利用者数と輸送力

- 参考 1) 利用者は「バス・路面電車OD調査」、輸送力は「バス・路面電車輸送サービス実態調査」より、対象ターミナルを発着する路線について、当該ターミナルにおいて乗降する人員数、及び輸送力を集計した。
- 参考 2) 利用者数と輸送力は「バス・路面電車OD調査」、「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった値をそれぞれ集計したものであり、ターミナルの全利用者、全輸送力ではなく、利用者数と輸送力の比較はできない。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

(3) ターミナル別利用状況

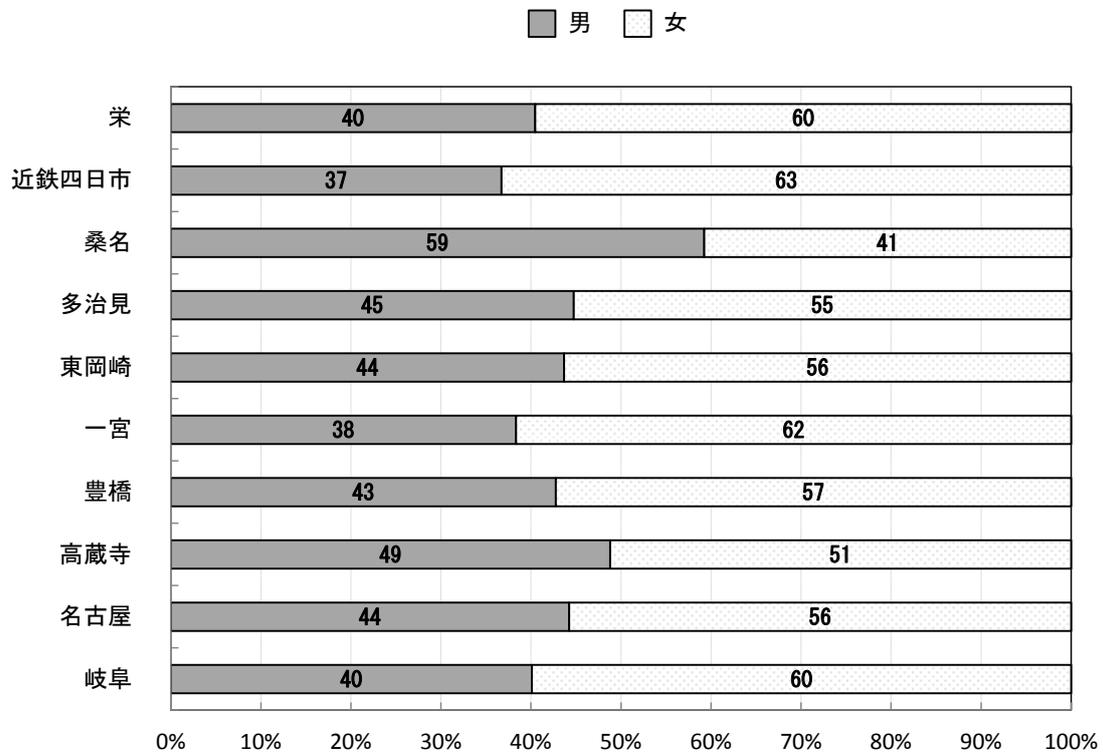
① 利用者属性（性別、年齢別）

【性別】

多くのバスターミナルでは60%以上を女性利用者が占めている。一方、桑名では逆に男性利用者が60%近くを占めている。

ポイント

○ 桑名以外の各ターミナルでは半数以上女性利用者が占める。



図Ⅲ-89 性別構成比

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

【年齢階層】

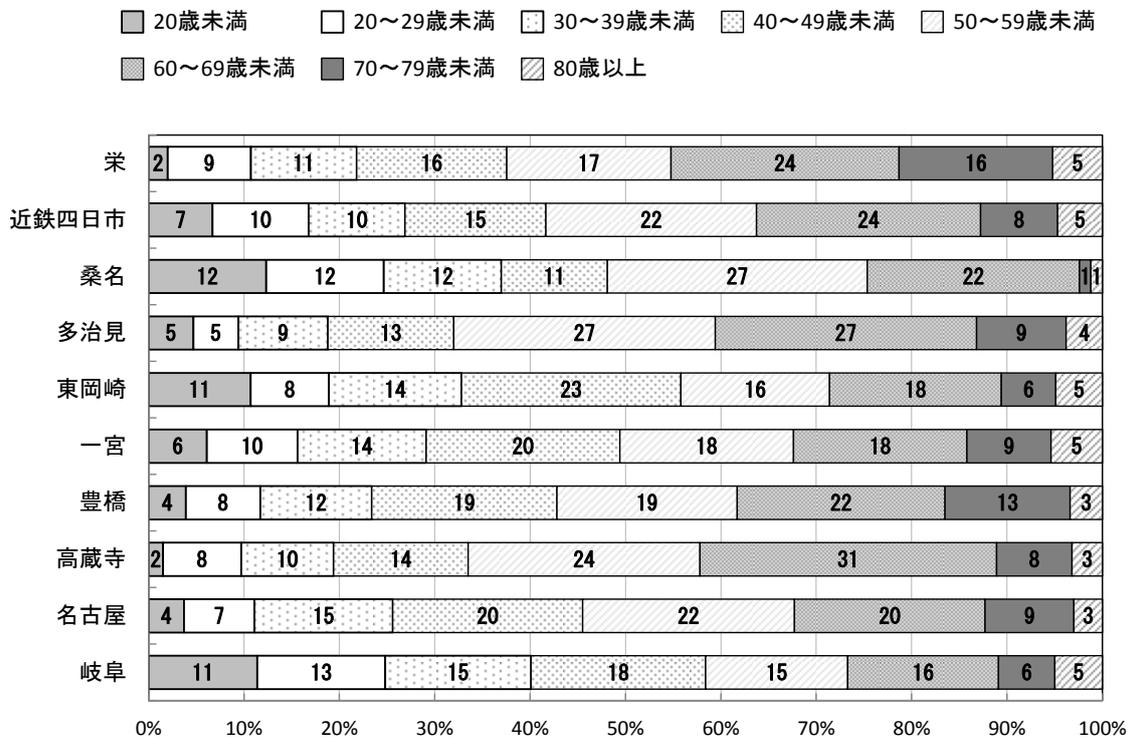
高年齢層（70歳以上）の割合が最も高いターミナルは、栄であり、全体の20%近くを高齢者が占めている。

若年齢層（20歳未満）の割合が高いのは、桑名、東岡崎、岐阜で10%を超えている。

また、桑名においては70歳以上の割合が他のターミナルと比べて低い傾向にある。

ポイント

○ 桑名では他のターミナルと比較して、若年齢層（20歳未満）が多く高年齢層（70歳以上）が少ない傾向にある。



図Ⅲ-90 年齢階層別構成比

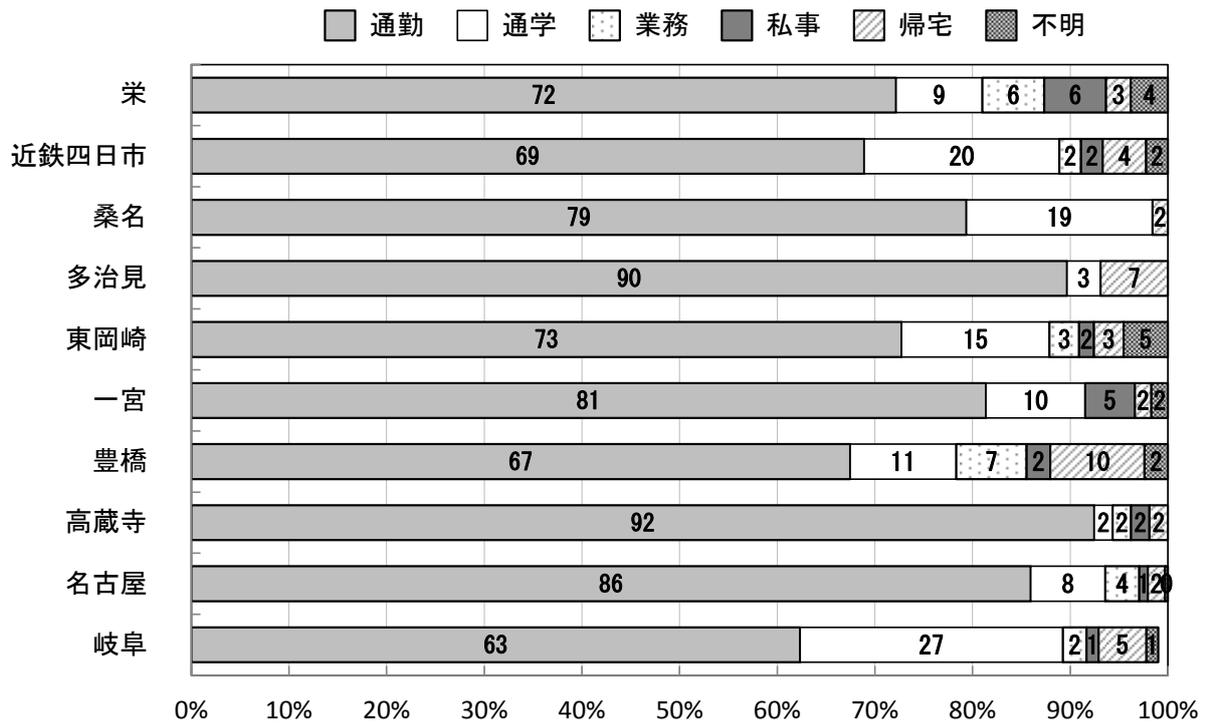
参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

② 利用目的

バス・路面電車の利用状況は、1つのターミナルでも、利用時間帯により大きく異なると考えられる。そのため、バス・路面電車利用状況に関する集計については、朝時間帯（始発～10時）と日中時間帯（10時～16時）の2つの時間帯区別に行った。

朝時間帯（始発～10時）の利用目的構成は、通勤目的利用が最も低い岐阜では、通学目的が30%前後と、他ターミナルよりも通学目的が高い割合になっている。

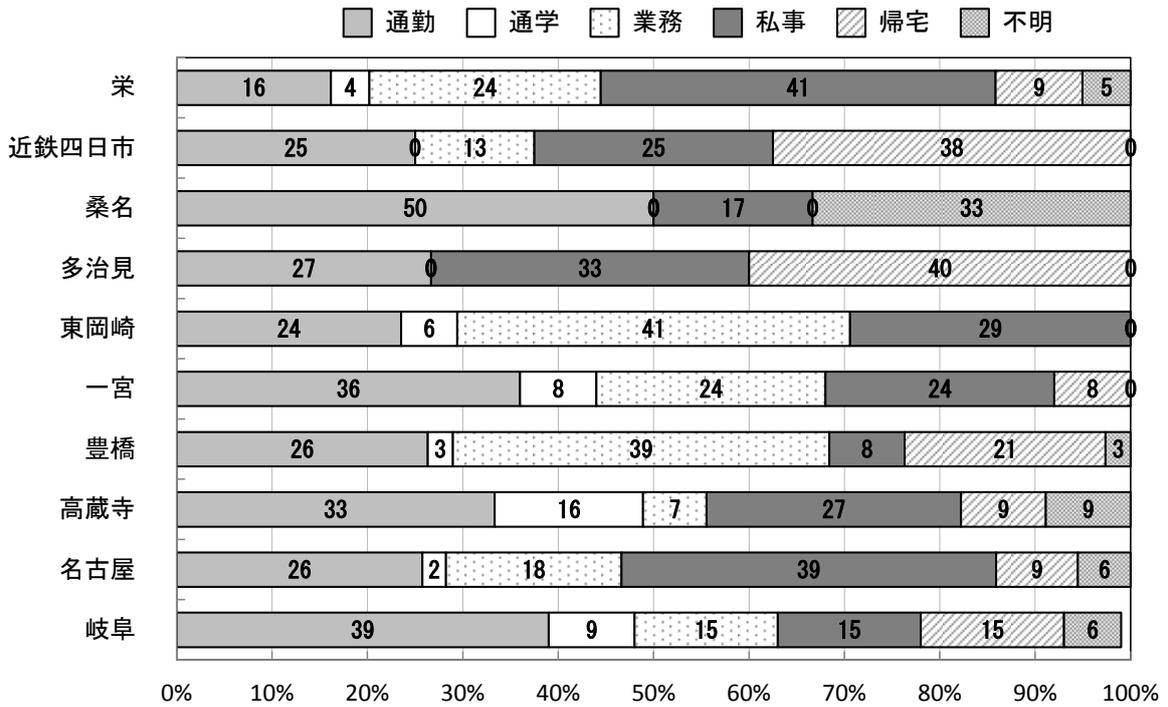


図Ⅲ-91 目的別構成比（朝時間帯）

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

日中時間帯（10時～16時）の利用目的構成は、通勤目的での利用が最も多かったターミナルは桑名で5割程度となっている。東岡崎、豊橋では業務目的、栄、名古屋では私事目的、近鉄四日市と多治見では帰宅目的が他ターミナルと比較して多い傾向にある。



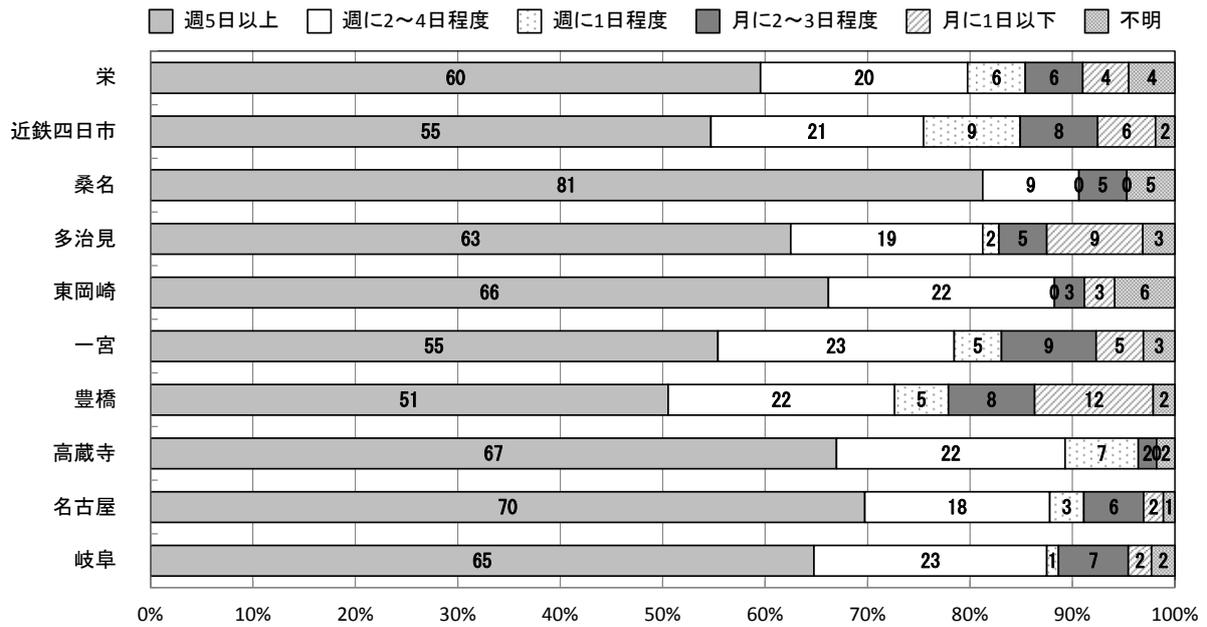
図Ⅲ-92 目的別構成比（日中時間帯）

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

③ 利用頻度

朝時間帯（始発～10時）におけるバス利用頻度において、「週5日以上」という定常的が最も多いターミナルは桑名であり、その割合は80%以上となっている。また、他のターミナルにおいても「週5日以上」という定常的な利用者の割合の半数以上を占めている。



図Ⅲ-93 バス利用頻度（朝時間帯）

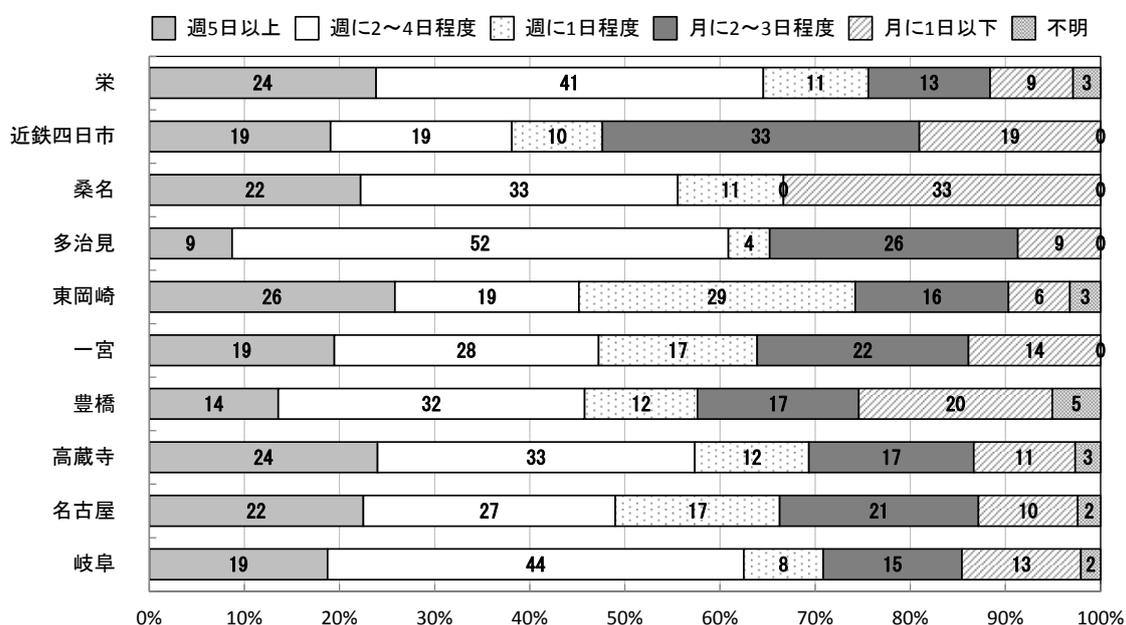
参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

日中時間帯（10時～16時）におけるバス利用頻度は、多くのターミナルで「週に2～4日程度」の回答が最も多く、多治見では50%以上を占めている。近鉄四日市については、利用頻度の低い「月に2～3日程度」以下の利用者が全体の半数を占め、さらに「月に1日以下」の利用割合が20%近くを占めている。

ポイント

○ 朝時間帯に比べ、日中時間帯にバスを定常的に利用する人は少ない。



図Ⅲ-94 バス利用頻度（日中時間帯）

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

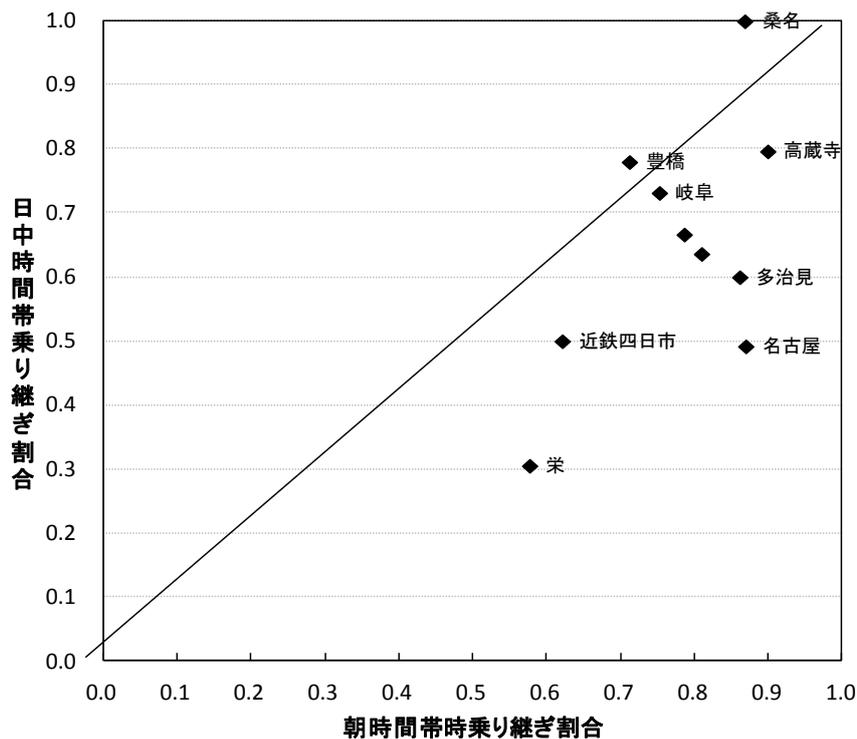
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

④ 鉄道乗り継ぎ、バス・バス乗り継ぎ

全ターミナルとも、朝時間帯（始発～10時）の方が日中時間帯（10時～16時）よりも鉄道乗り継ぎ割合が高くなっている。ターミナル平均の鉄道乗り継ぎ割合をみると、朝時間帯は50%以上、日中時間帯では30%以上のバス利用者が鉄道に乗り継いでいる。

個々のターミナルをみると、桑名、豊橋、高蔵寺、岐阜では、朝時間帯、日中時間帯ともに他ターミナルと比較して鉄道乗り継ぎの割合が高い。逆に栄では朝時間帯、日中時間帯ともに他ターミナルと比較して鉄道乗り継ぎの割合が低く、名古屋では朝時間帯と日中時間帯の鉄道乗り継ぎ割合の差が大きい。

バス乗り継ぎ割合は、鉄道乗り継ぎ割合に比べて小さく、終日で15%前後である。個々のターミナルをみると、豊橋、一宮では他ターミナルと比較して、終日でのバス乗り継ぎの割合が他のターミナルに比べて比較的高く20%を超えている。栄においては、朝時間帯のバス乗り継ぎの割合が30%を超えており、桑名では日中時間帯においてバス乗り継ぎ割合が50%を超えている。



図Ⅲ-95 鉄道乗り継ぎ割合（朝時間帯と日中時間帯の比較）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ-27 鉄道乗り継ぎ割合（朝時間帯と日中時間帯の比較）

	鉄道乗り継ぎ割合（%）		
	朝時間帯	日中時間帯	終日
栄	57.7	30.5	31.6
近鉄四日市	62.2	50.0	56.1
桑名	86.9	100.0	87.3
多治見	86.2	60.0	81.6
東岡崎	78.7	66.7	69.4
一宮	81.0	63.6	76.5
豊橋	71.3	78.0	72.1
高蔵寺	90.0	79.7	88.1
名古屋	87.0	49.2	65.6
岐阜	75.3	73.2	67.6
10ターミナル平均	80.8	56.4	65.0

表Ⅲ-28 バス乗り継ぎ割合（朝時間帯と日中時間帯の比較）

	バス乗り継ぎ割合（%）		
	朝時間帯	日中時間帯	終日
栄	32.8	11.0	12.4
近鉄四日市	11.1	6.7	9.7
桑名	8.0	50.0	13.9
多治見	6.3	18.2	13.2
東岡崎	17.9	20.0	17.4
一宮	29.4	19.0	22.8
豊橋	21.3	17.2	22.2
高蔵寺	18.2	16.2	14.6
名古屋	20.8	15.4	16.3
岐阜	11.8	21.7	11.5
10ターミナル平均	19.4	15.2	15.0

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

⑤ 乗車時間

バス・路面電車の平均乗車時間は、概ね各ターミナルとも 20 分前後となっている。平均乗車時間の長いターミナルは栄となり、平均所要時間は 35 分を超えている。最も平均乗車時間の短いターミナルは高蔵寺で乗車時間は 14.8 分となっている。

表Ⅲ-29 ターミナル別平均乗車時間

ターミナル	所要時間帯別利用者割合(%)							平均乗車時間(分)	サンプル数
	0-9分	10-19分	20-29分	30-39分	40-49分	50-59分	60-分		
栄	0.9	43.8	30.5	15.2	4.8	0.0	1.9	21.3	105
近鉄四日市	0.9	10.8	20.4	21.9	20.1	10.8	15.1	37.7	324
桑名	2.1	21.5	31.3	25.7	11.1	6.3	2.1	28.2	144
多治見	8.9	23.3	26.7	34.4	6.7	0.0	0.0	24.1	90
東岡崎	1.4	31.0	40.9	22.5	4.2	0.0	0.0	23.1	71
一宮	15.6	58.0	18.8	6.7	0.0	0.5	0.5	14.8	224
豊橋	9.6	64.4	19.2	2.7	2.7	0.0	1.4	17.4	73
高蔵寺	11.6	45.4	23.3	15.1	3.5	0.0	1.2	19.6	86
名古屋	3.6	38.3	36.9	16.3	2.1	0.7	2.1	22.2	141
岐阜	6.0	36.0	23.0	15.3	11.3	3.4	5.0	25.1	583

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

⑥ 利用券種

利用目的別にみた利用券種を以下に示す。

最も利用割合が高い券種は、通学目的以外は全て回数券・バスカードとなる。

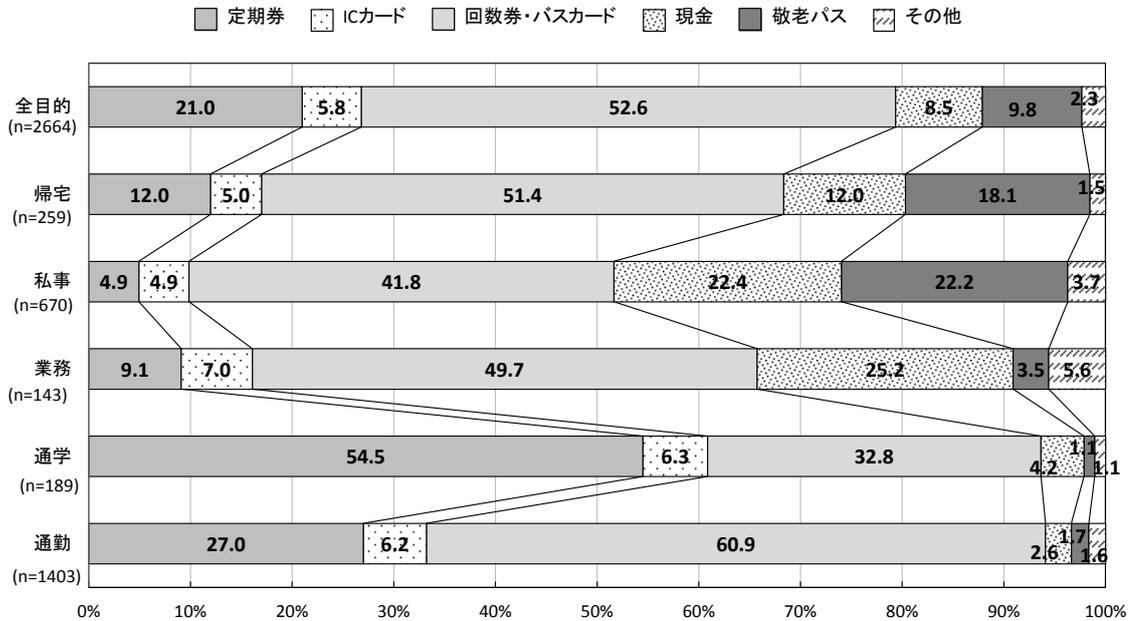
定期券利用割合は、通学目的では一番利用割合が高い券種（約55%）となるが、通勤目的では約27%の利用割合にとどまる。

私事目的では、回数券・バスカードに次いで現金の利用が多くなっている。

帰宅目的では、回数券・バスカードに次いで敬老パスの利用が多くなっている。

ポイント

- 通学目的以外では回数券・バスカードの利用が大半を占める。



図Ⅲ-96 目的別利用券種構成比

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

⑦ 利用理由（運転免許保有の有無別）

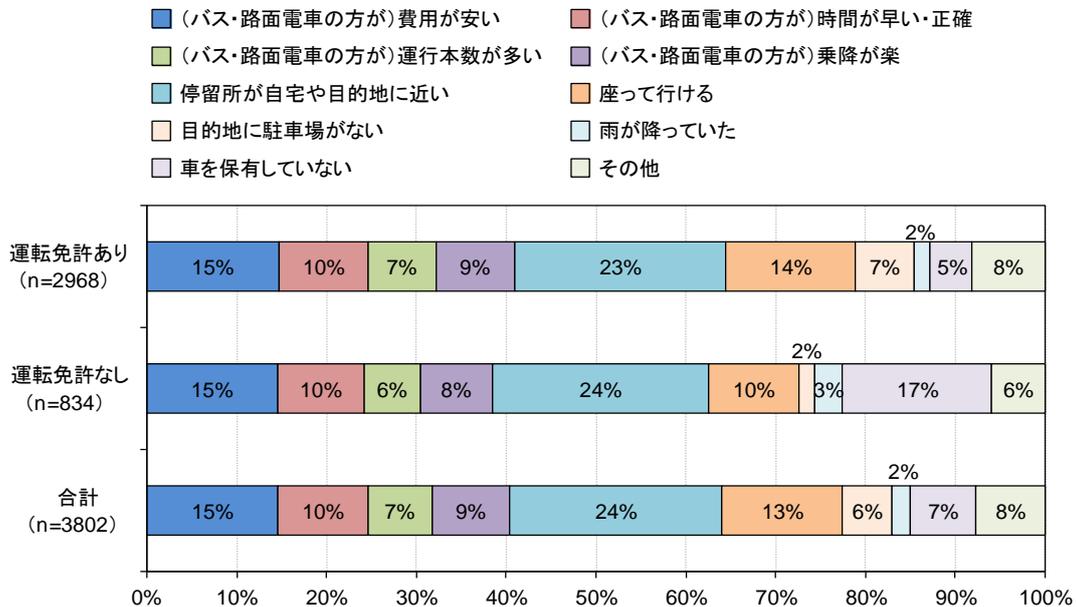
運転免許保有別にみた利用理由を以下に示す。

最も多い利用理由は、運転免許あり・なしともに、「停留所が自宅や目的地に近い」が最も多く、全体の24%を占めている。次いで多かったのは、運転免許ありの回答者が「（バス・路面電車の方が）費用が安い」（15%）、「座っていける」（14%）、運転免許なしの回答者が「車を保有していない」（17%）、「費用が安い」（15%）であった。

運転免許あり・なしの別では「車を保有していない」、「目的地に駐車場がない」という利用理由に大きな差がみられた。

ポイント

- 運転免許の有無にかかわらず、停留所が自宅や目的地に近いことからバスの利用しているという回答者が多い。
- 運転免許の有無で比較すると、車の保有状況による違いが見られる。



図Ⅲ-97 運転免許保有別利用理由構成比

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

参考2) 利用理由が複数回答された場合は、それぞれの利用理由に集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

⑧ 他交通手段との競合関係

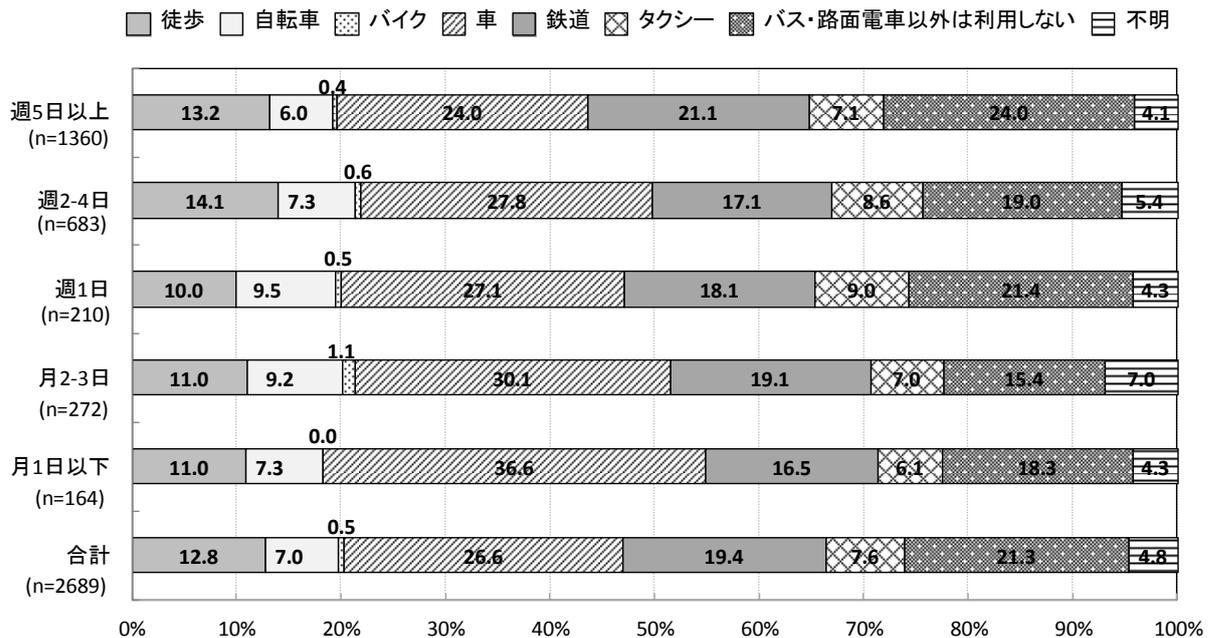
バス・路面電車を利用したと記載された区間において、利用したことがある他の交通手段（以下、他交通手段と言う。）について、その利用頻度やターミナル別の比較を以下に示す。

【利用頻度別にみた他交通手段との比較】

バス利用頻度の高い人は、バスを利用しない場合の交通手段として徒歩と回答している割合が高く、逆に利用頻度の低い人は、車と回答している割合が高くなる傾向にある。

ポイント

○ バスの利用頻度が高い人は、バスの利用頻度が低い人に比べ、他交通手段として徒歩で移動している傾向が高く、車を利用している傾向が低い。



図Ⅲ-98 利用頻度別にみた他交通手段との比較

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

【ターミナル別にみた他交通手段との比較】

徒歩の回答割合（図Ⅲ－99）は、東岡崎が最も高く、他ターミナルと比べて突出している。

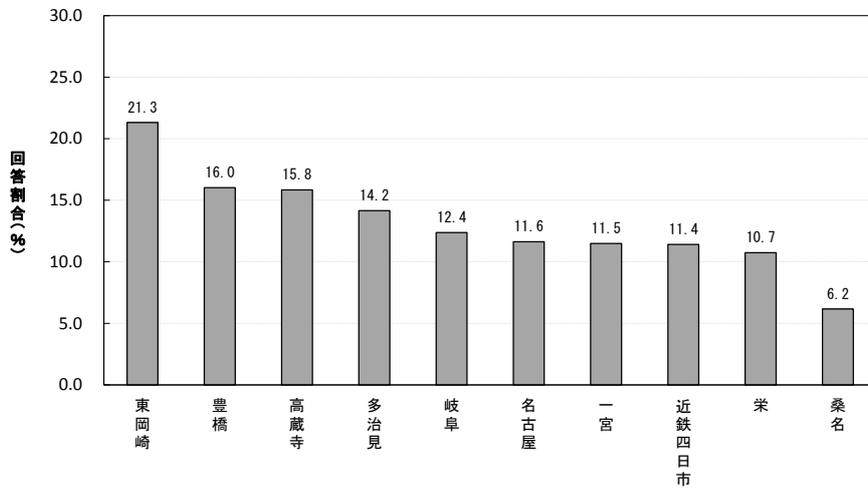
車の回答割合（図Ⅲ－100）は、桑名が最も高く 50%を超えている。

鉄道の回答割合（図Ⅲ－101）は、名古屋、栄など都心部の駅で高くなる傾向にある。

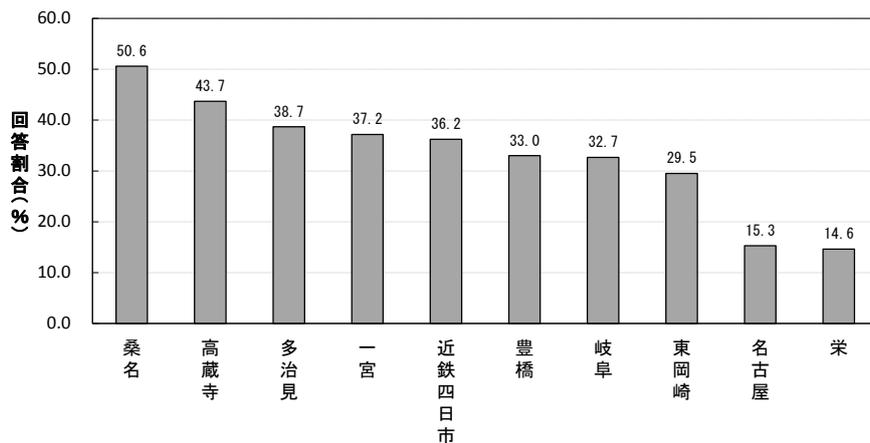
二輪の回答割合（図Ⅲ－102）は、岐阜、一宮など郊外部の駅で高くなる傾向にある。

ポイント

- 郊外部の駅では車や二輪を他交通手段として利用している人が多い傾向にある。
- 都心部の駅では鉄道を他交通手段として利用している人が多い傾向にある。



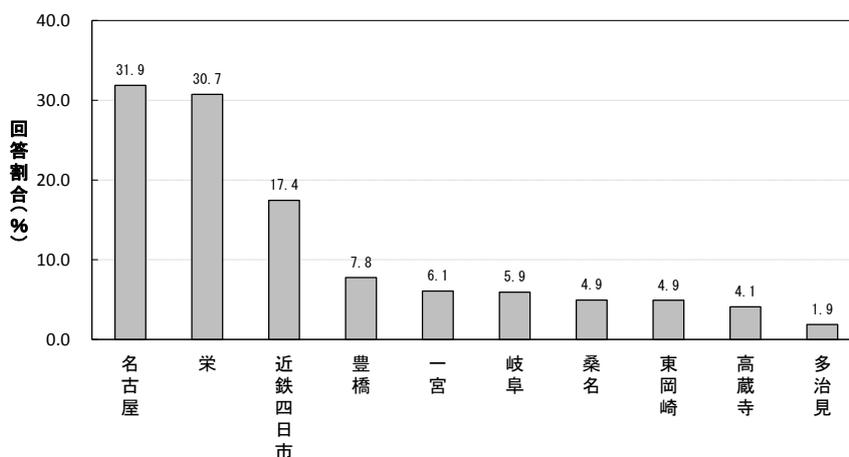
図Ⅲ－99 徒歩との比較（徒歩割合の高いターミナル順）



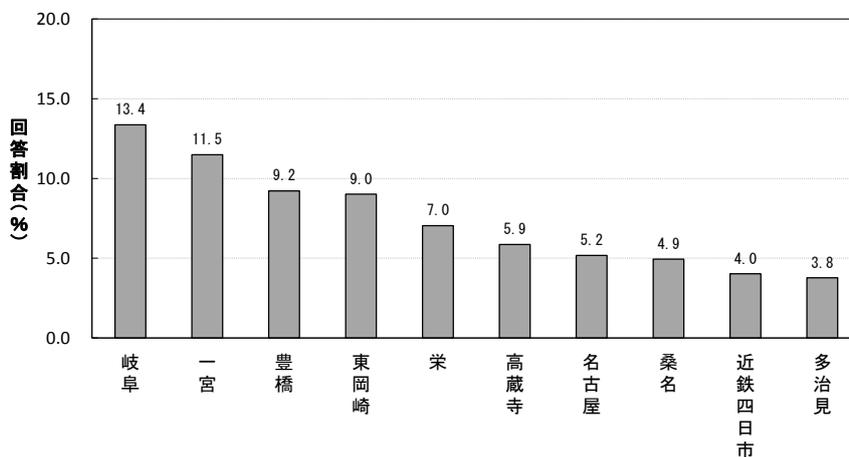
図Ⅲ－100 車との比較（車利用割合の高いターミナル順）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ-101 鉄道との比較（鉄道利用割合の高いターミナル順）



図Ⅲ-102 自転車との比較（自転車利用割合の高いターミナル順）

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

(4) サービス向上策の要望状況

① 利用頻度別にみたサービス向上策の要望項目の状況

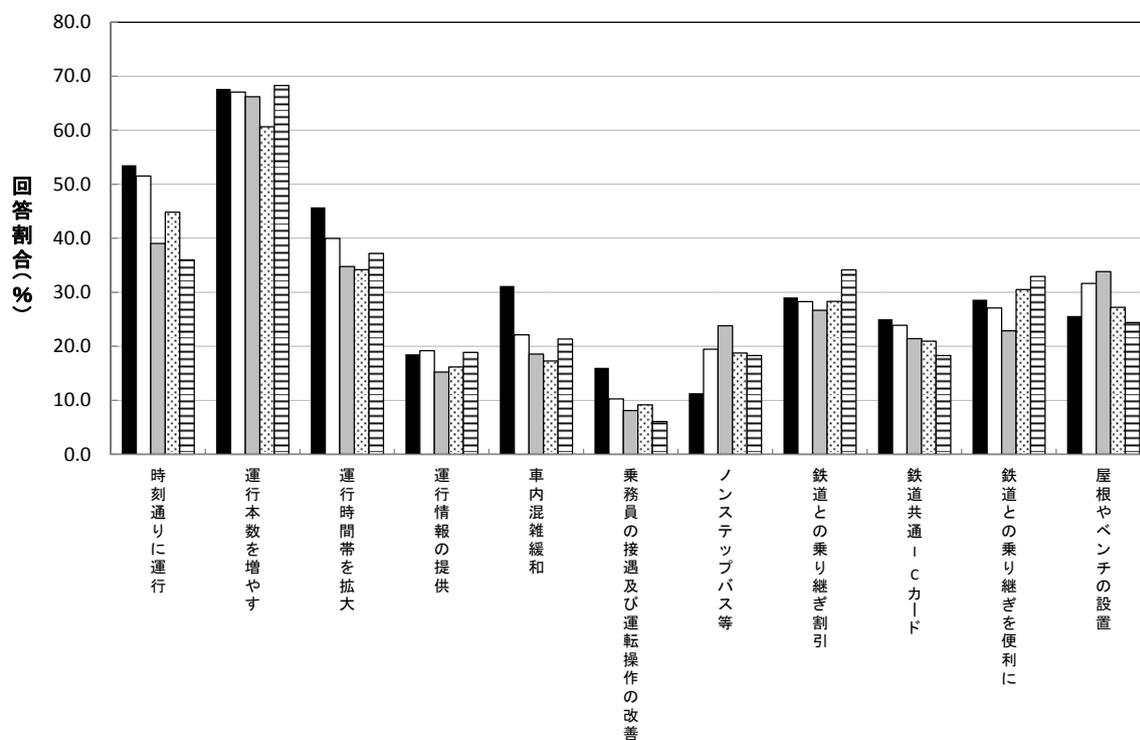
バス利用頻度とサービス向上要望項目の関係を以下のとおり整理した。

- ・利用頻度が高いほど要望割合が高くなる項目
「時刻通りに運行」、「運行時間帯を拡大」、「鉄道共通 IC カードの導入」、
「乗務員の接遇及び運転操作の改善」、「鉄道共通 IC カードの導入」
- ・週 5 日以上の利用頻度で要望割合が高くなる項目
「車内混雑緩和」
- ・週 5 日以上の利用頻度で要望割合が低くなる項目
「ノンステップバス等を増やす」
- ・月に 1 日以下の利用頻度で要望割合が高くなる項目
「運行本数を増やす」、「鉄道との乗り継ぎ割引」
- ・利用頻度との関係がみられない項目
「運行情報の提供」、「鉄道との乗り継ぎを便利に」

ポイント

- 利用頻度が高い人においては運行時刻の正確性や運行本数・時間帯など運行サービスの向上及び車内の快適性を重要視している。
- 利用頻度の低い人は運行サービスの他に、運賃に関するサービスについても重要視している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ-103 利用頻度別にみたサービス向上要望項目

参考 1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

② 年齢別にみたサービス向上策の要望項目の状況

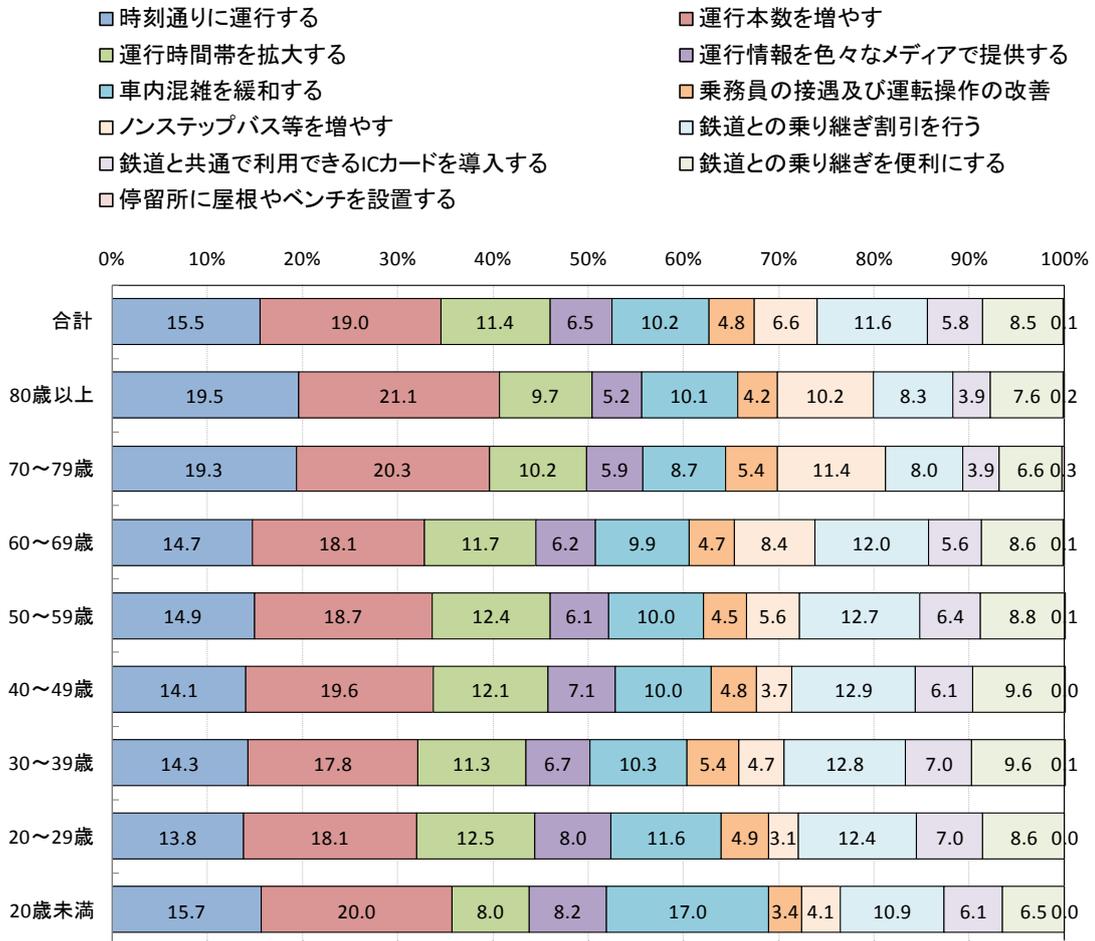
各年齢において「運行本数を増やす」への要望が最も多い。

次いで、20歳未満～59歳では「運行時間帯を拡大する」への要望が多い。

60歳以上になると「ノンステップバス等を増やす」、「停留所に屋根やベンチを設置する」への要望が多くなる傾向にある。

ポイント

- 就業している年齢層においては「運行時間帯を拡大する」への要望が比較的多い。
- 高齢層になると「ノンステップバス等を増やす」、「停留所に屋根やベンチを設置する」が多くなる傾向にある。



図Ⅲ-104 年齢別にみたサービス向上要望項目

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

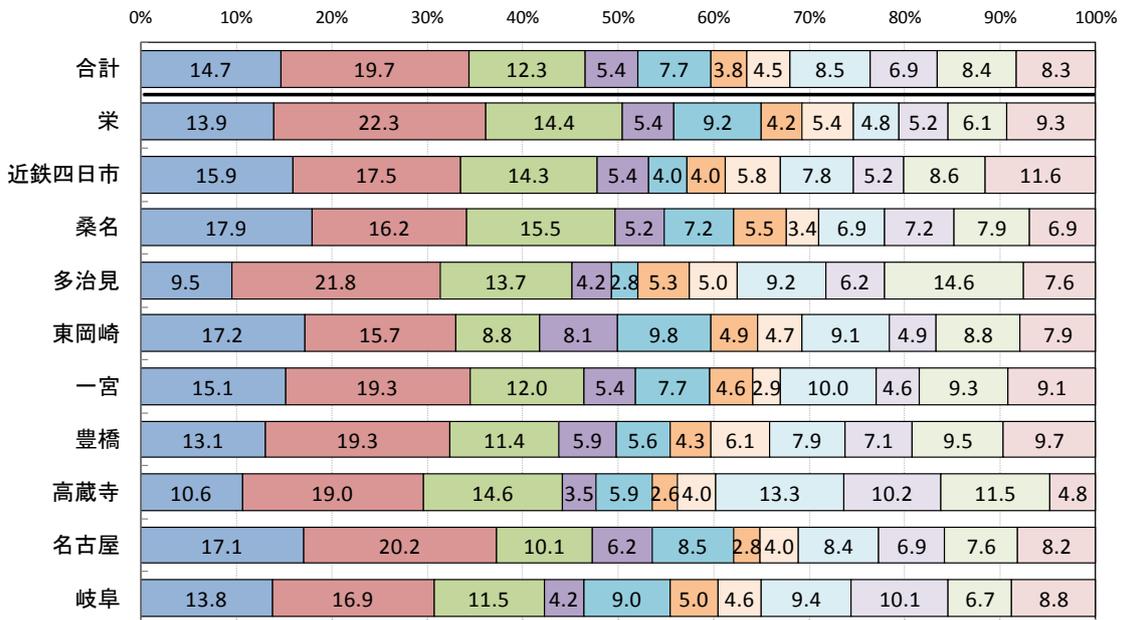
③ ターミナル別にみたサービス向上策の要望項目の状況

各ターミナルとも、「時刻通りに運行する」、「運行本数を増やす」、「運行時間帯を拡大」への要望が比較的多い。その他、東岡崎では「車内混雑を緩和する」、高蔵寺では「鉄道との乗り継ぎ割合を行う」、多治見では「鉄道との乗り継ぎを便利にする」が多くなっている。

ポイント

○ 各ターミナルとも、利用者は運行時刻の正確性や運行本数・時間帯など運行サービスの向上について重要視している傾向にある。

- 時刻通りに運行する
- 運行本数を増やす
- 運行時間帯を拡大する
- 運行情報を色々なメディアで提供する
- 車内混雑を緩和する
- 乗務員の接客及び運転操作の改善
- ノンステップバス等を増やす
- 鉄道との乗り継ぎ割引を行う
- 鉄道と共通で利用できるICカードを導入する
- 鉄道との乗り継ぎを便利にする
- 停留所に屋根やベンチを設置する



図Ⅲ-105 ターミナル別にみたサービス向上要望項目

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずにそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

④ サービス向上策の具体的要望の状況

バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査票の設問「バス・路面電車を利用しやすくなると思われるサービス向上策」の自由記入欄へ記入された具体的要望の回答状況を以下に示す。

ポイント

- 各県において、運行サービスの向上よりも車内環境の快適性を重要視している傾向にある。

表Ⅲ-30 サービス向上策の具体的要望

区域	サービス向上策					回収枚数
	運行	快適・利便	運賃	その他	合計	
名古屋市	58	91	6	20	175	924
愛知県(名古屋市以外)	157	153	57	0	367	1,468
岐阜県	43	57	15	11	126	434
三重県	25	31	9	9	74	247
合計	283	332	87	40	742	3,073

【具体的要望の主なもの】

<運行サービスに係る要望>

- ・最終バスが早すぎるので延長してほしい。
- ・通勤時間帯に運行本数を増やしてほしい。
- ・運行情報を全バス停に設置してほしい。
- ・バスとの乗り継ぎを便利にする。

<快適性・利便性に係る要望>

- ・急発進・急ブレーキをしないでほしい。
- ・利用者のマナー向上を指導する必要がある。
- ・座席間隔を広くしてほしい。

<運賃に係る要望>

- ・運賃を安くしてほしい。
- ・バスの乗り継ぎ割引を大きくする。

<その他の要望>

- ・ターミナル付近に駐輪場を増やす。
- ・バス、地下鉄区間の自家用車、自転車の乗り入れを規制する。
- ・ICカードの種類を問わずに使えるように。

参考1) 「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」より集計した。なお、調査票アンケートに回答した利用者について拡大推計せずそのまま集計したものであり、アンケートに回答していない利用者は集計において考慮されていない。そのため、実際の全利用者の利用状況と差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

(5) 方面別、距離帯別、時間帯別利用状況

今回、調査対象としたターミナル駅のうち、ターミナル駅に乗り入れる全てのバス路線のODデータ（停留所間別の移動人員数）が収集できたターミナル駅（東岡崎駅）を例として集計した方面別、距離帯別、時間帯別の利用状況を以下に示す。

① 利用者数

時間帯別では、方面・距離帯にかかわらず、朝（始発～9:59）は駅に向かう利用者が多く、夜（17:00～最終）は駅から出発する利用者が多い。昼は（10:00～16:59）駅に向かう利用者が多くなる傾向がある。

② 輸送力

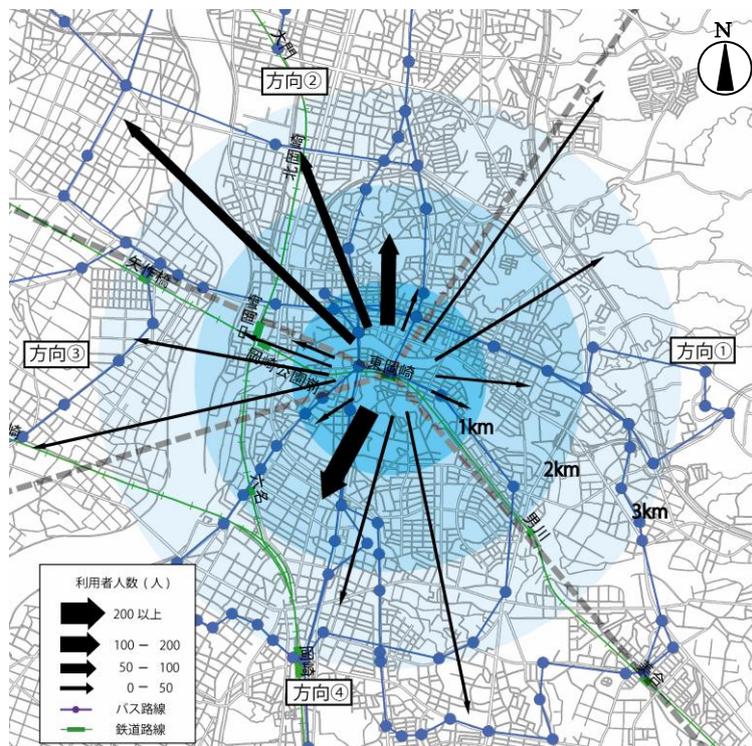
方面別・距離帯別輸送力は、方面別に傾向が分かれており、各方面とも概ね距離帯2km未満で多くなる傾向がある。

また、時間帯別では、昼（10:00～16:59）が最も多く、次いで夜（17:00～最終）、朝（始発～9:59）の順に多くなる傾向がある。

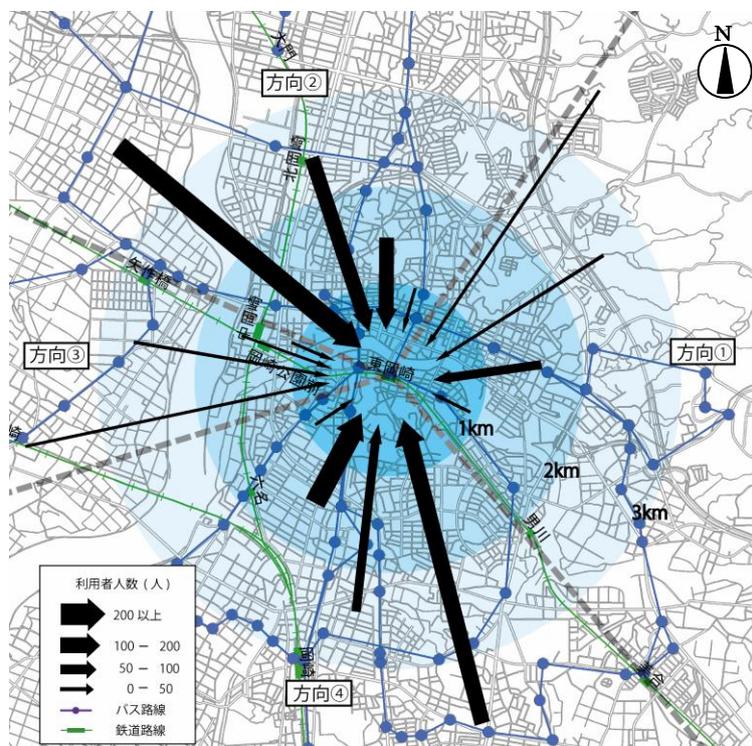
参考 1) ターミナルに乗り入れる全ての事業者から乗降人員数及び輸送力についてデータ提供のあったターミナルについてのみ示している。ここで、乗降人員数については「バス・路面電車OD調査」、輸送力については「バス・路面電車輸送サービス実態調査」として事業者から報告のあった数値を集計した値であり、ターミナルの全利用者・全輸送力とは差異がある場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

【東岡崎駅発】



【東岡崎駅着】

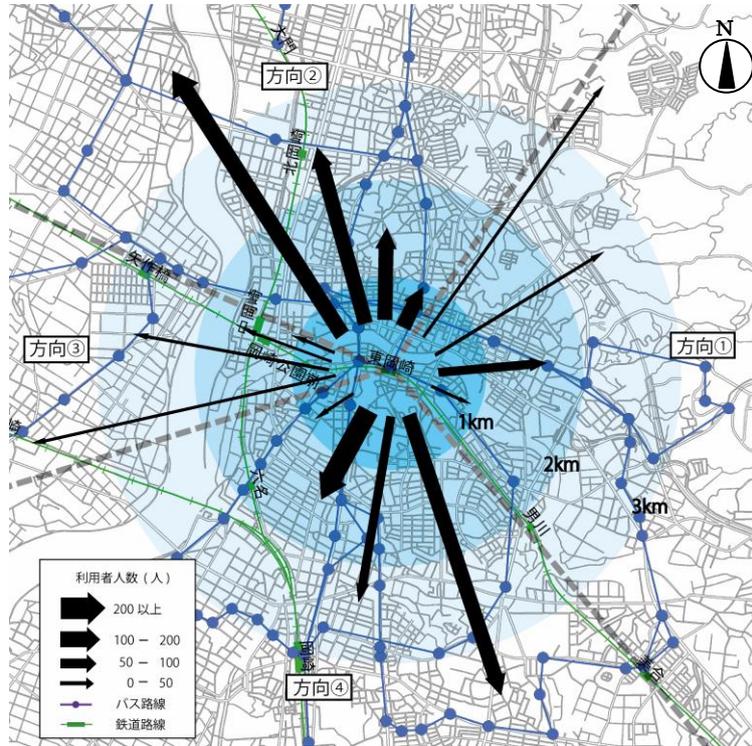


図Ⅲ-106 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（朝：始発～9:59）

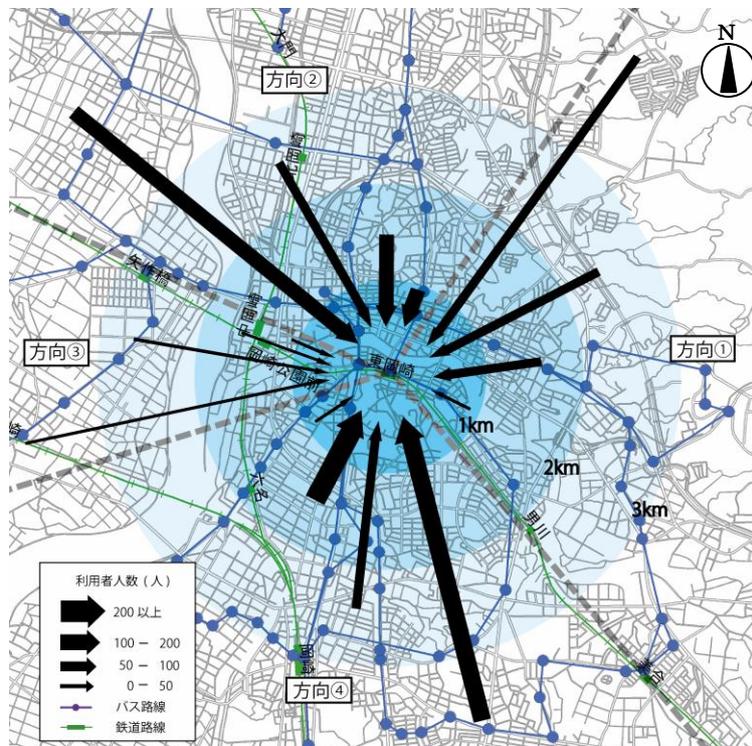
参考1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

【東岡崎駅発】



【東岡崎駅着】

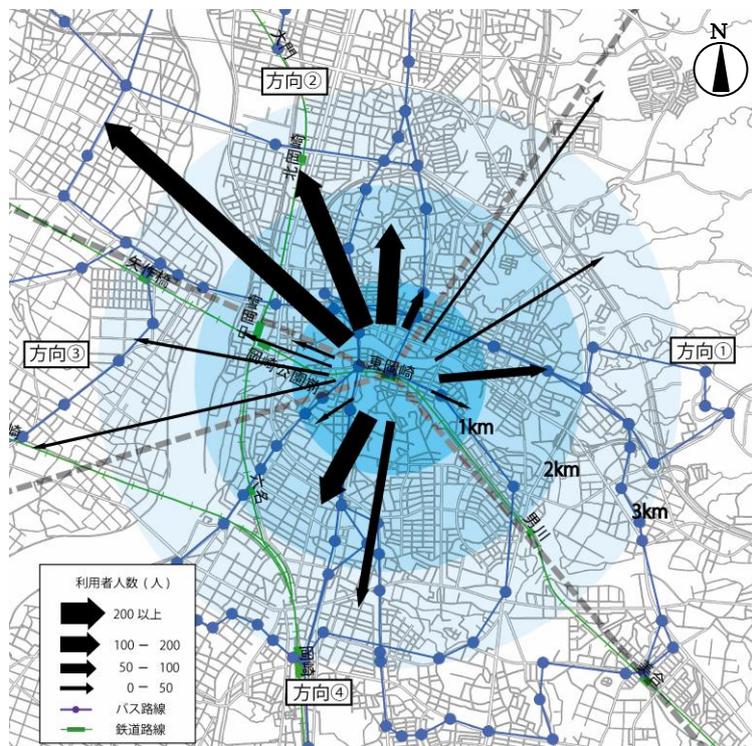


図Ⅲ-107 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（昼：10:00～16:59）

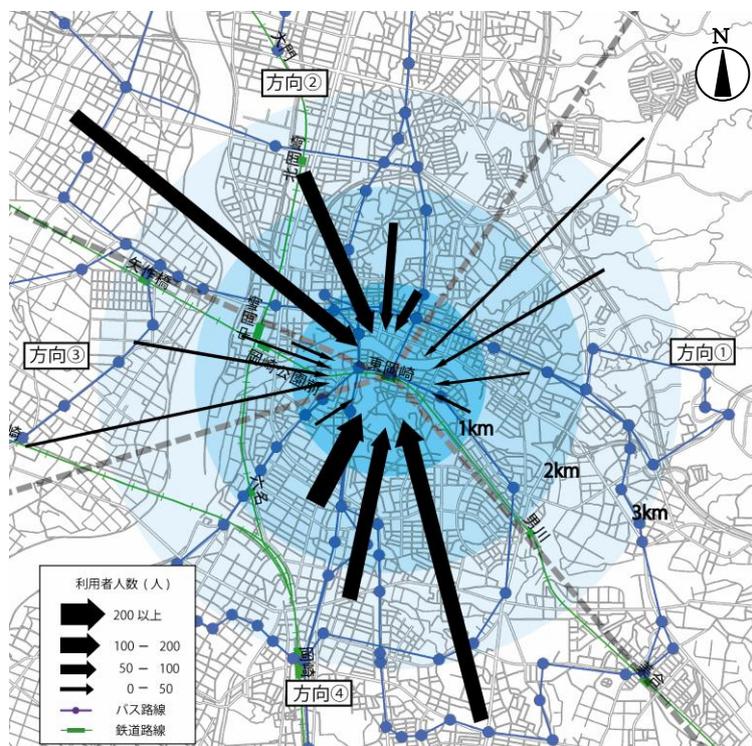
参考1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

【東岡崎駅発】



【東岡崎駅着】



図Ⅲ-108 方向別・距離帯別・時間帯別利用状況（夜：17:00～最終）

参考1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

表Ⅲ-31 方向別・距離帯別・時間帯別利用者人数

方向	停留所 (ターミナルからの距離帯)		時間帯別利用者数（人）		
	乗車	降車	朝ピーク時 始発～10時	昼間時 10～17時	夜ピーク時 17時～終発
方向1	東岡崎	1km未満	8	30	25
		1～2km	29	66	85
		2～3km	35	35	11
		3～6km	28	34	26
		6km以上	0	10	10
方向2	東岡崎	1km未満	41	135	82
		1～2km	105	122	255
		2～3km	66	117	228
		3～6km	91	125	316
		6km以上	3	32	75
方向3	東岡崎	1km未満	6	17	21
		1～2km	0	4	2
		2～3km	0	3	2
		3～6km	2	1	4
		6km以上	1	1	1
方向4	東岡崎	1km未満	29	33	35
		1～2km	235	269	336
		2～3km	44	73	67
		3～6km	45	193	232
		6km以上	10	5	8
方向1	東岡崎	1km未満	9	15	5
		1～2km	55	50	46
		2～3km	11	50	26
		3～6km	9	53	25
		6km以上	12	12	1
方向2	東岡崎	1km未満	18	111	80
		1～2km	138	160	63
		2～3km	178	96	109
		3～6km	237	127	121
		6km以上	61	69	16
方向3	東岡崎	1km未満	19	24	11
		1～2km	1	0	0
		2～3km	0	0	1
		3～6km	0	3	1
		6km以上	0	0	0
方向4	東岡崎	1km未満	11	22	12
		1～2km	252	222	246
		2～3km	60	61	117
		3～6km	185	156	114
		6km以上	7	12	13

参考1) 「バス・路面電車OD調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

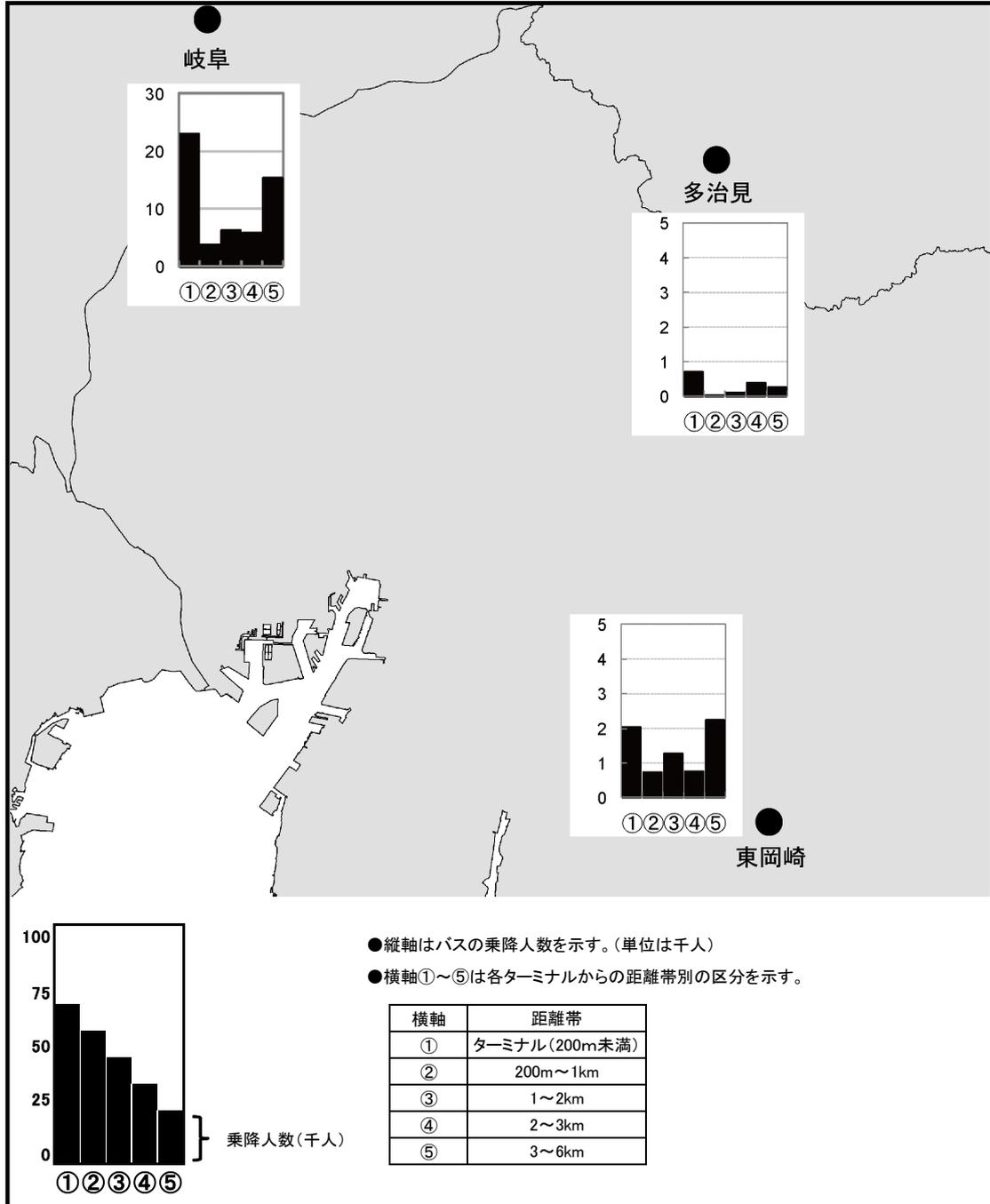
表Ⅲ-32 方向別・距離帯別・時間帯別輸送定員

方向	停留所 (ターミナルからの距離帯)		時間帯（人）		
	乗車	降車	朝ピーク時 始発～10時	昼間時 10～17時	夜ピーク時 17時～終発
方向1	東岡崎	1km未満	1,569	10,731	2,615
		1～2km	2,075	16,526	5,599
		2～3km	492	5,385	1,896
		3～6km	480	1,800	1,020
		6km以上	0	0	0
方向2	東岡崎	1km未満	4,860	14,580	11,700
		1～2km	3,744	13,769	11,606
		2～3km	2,561	9,873	8,508
		3～6km	2,100	5,940	5,580
		6km以上	540	2,040	1,320
方向3	東岡崎	1km未満	653	1,424	710
		1～2km	248	533	225
		2～3km	202	446	178
		3～6km	150	439	154
		6km以上	120	360	120
方向4	東岡崎	1km未満	10,933	16,073	21,781
		1～2km	10,852	16,052	21,825
		2～3km	6,617	10,822	13,411
		3～6km	2,400	6,500	5,640
		6km以上	0	0	0
方向1	東岡崎	1km未満	1,043	14,663	7,295
		1～2km	395	5,487	2,317
		2～3km	322	4,592	1,834
		3～6km	240	1,800	900
		6km以上	0	0	0
方向2	東岡崎	1km未満	5,580	14,640	11,100
		1～2km	2,116	5,413	3,394
		2～3km	1,514	4,624	2,893
		3～6km	2,580	6,120	5,400
		6km以上	480	1,400	720
方向3	東岡崎	1km未満	712	1,321	751
		1～2km	264	484	234
		2～3km	211	397	181
		3～6km	154	383	154
		6km以上	127	324	123
方向4	東岡崎	1km未満	9,476	15,678	24,793
		1～2km	9,405	15,656	24,843
		2～3km	5,735	10,555	15,266
		3～6km	2,080	6,340	6,420
		6km以上	0	0	0

参考1) 「バス・路面電車輸送サービス実態調査」より、事業者から報告のあった数値を集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

なお、各ターミナルに乗り入れる全ての事業者において、ODデータまたは停留所別の乗降車人員数について報告のあったターミナルについて、各ターミナルに乗り入れる路線の距離帯別乗降人員数を集計した結果を以下に示す。

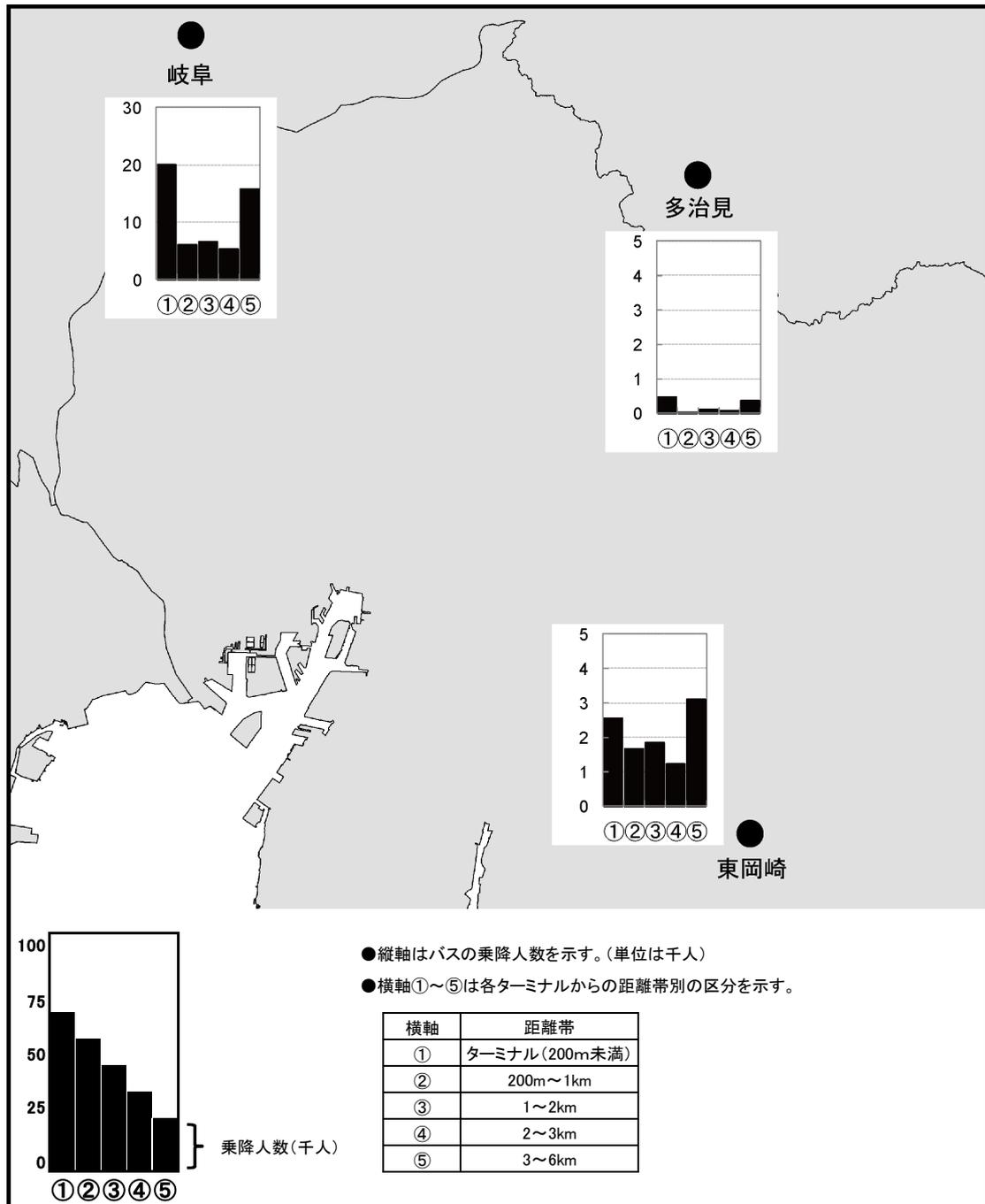


図Ⅲ-109 距離帯別・時間帯別の乗降人員（朝：始発～9：59）

参考 1) 各ターミナルに乗り入れる全ての事業者より OD データあるいは乗降人員数について報告のあったターミナルのみ集計対象としている。

参考 2) 乗降人員は「バス・路面電車 OD 調査」として報告のあった値を集計しており、ターミナルの全利用者ではない場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）

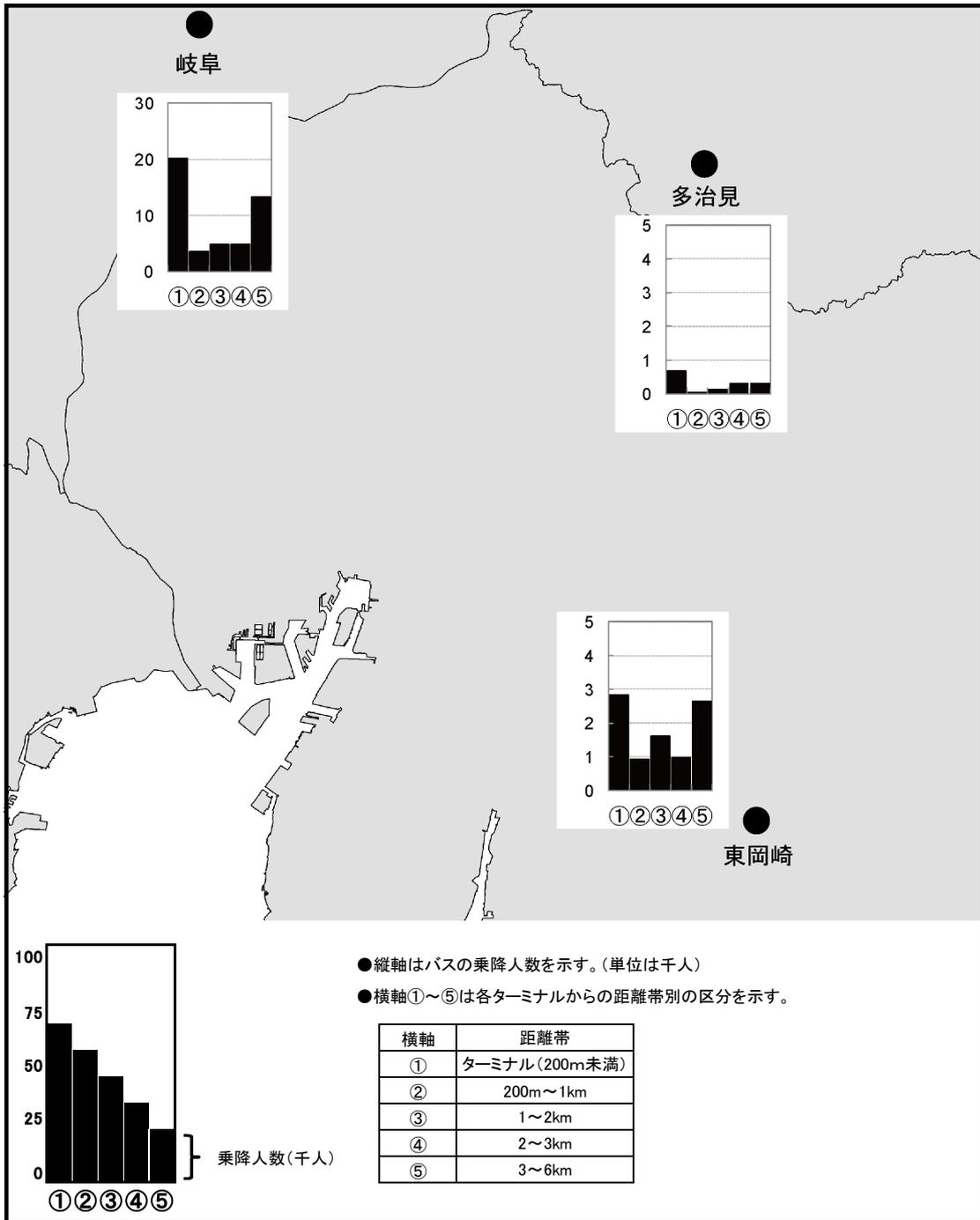


図Ⅲ－110 距離帯別・時間帯別の乗降人員（昼：10：00～16：59）

参考 1) 各ターミナルに乗り入れる全ての事業者より OD データあるいは乗降人員数について報告のあったターミナルのみ集計対象としている。

参考 2) 乗降人員は「バス・路面電車 OD 調査」として報告のあった値を集計しており、ターミナルの全利用者ではない場合がある。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（2. バス・路面電車の利用状況）



図Ⅲ－111 距離帯別・時間帯別の乗降人員（夜：17：00～最終）

参考 1) 各ターミナルに乗り入れる全ての事業者より OD データあるいは乗降人員数について報告のあったターミナルのみ集計対象としている。

参考 2) 乗降人員は「バス・路面電車 OD 調査」として報告のあった値を集計しており、ターミナルの全利用者ではない場合がある。

3. 乗換え施設実態調査

3. 1 鉄道駅乗換え施設実態調査

鉄道駅乗換え実態調査における調査対象について以下に示す。

○調査対象乗換えパターン数 注1)

- ・ピーク時調査対象 : 11 パターン
- ・オフピーク時調査対象 : 362 パターン

○調査対象とする乗換えパターン 注1)

大都市交通センサスのターミナル集計結果（平成 17 年）から、以下の基準により抽出。

- ・ピーク時 : ピーク時乗換え人員数が 3,000 人/時以上の乗換えパターン
- ・オフピーク時 : 終日の乗換え人員数が 1 人/日以上乗換えパターン

さらに、平成 17 年調査以降に新設された駅の乗換パターンについても対象とする。

ただし、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換パターンについては、調査対象外とする。

○調査時間帯

- ・ピーク時 : 平成 17 年調査結果に基づく各駅の最混雑 1 時間とする。
- ・オフピーク時 : 11～16 時とする。

参考 1) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって 1 つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。

参考 2) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

注 1) 鉄道乗換え調査における乗換パターンとは、鉄道路線間の乗換えにおける路線別方向別（上りまたは下り）の乗換えの組み合わせをいう。（詳細は「IV 編 9. 用語の説明」を参照。）

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

(1) 乗換え状況

ピーク時、およびオフピーク時に調査を実施した乗換えパターンの乗換え状況（平均乗換え所要時間、水平方向・上下方向の乗換え移動距離）を以下に示す。なお、ここに示すピーク時とオフピーク時は調査を実施したパターンが一致しないため、平均乗換え所要時間の比較を行うことはできない。

① 乗換え所要時間

ピーク時に調査を行った乗換えパターンの平均所要時間は3.9分となっている。

オフピーク時に調査を行った乗換えパターンの平均所要時間は3.2分となっている。

表Ⅲ-31 乗換え所要時間（ピーク時）

パターン数	平均乗換え所要時間	最大値
11	3.9分	7.0分

表Ⅲ-32 乗換え所要時間（オフピーク時）

パターン数	平均乗換え所要時間	最大値
362	3.2分	9.4分

【参考】 エスカレータ（ES）利用状況

ピーク時及びオフピーク時に調査を実施した乗換えパターンのエスカレータ（ES）利用状況を以下に示す。

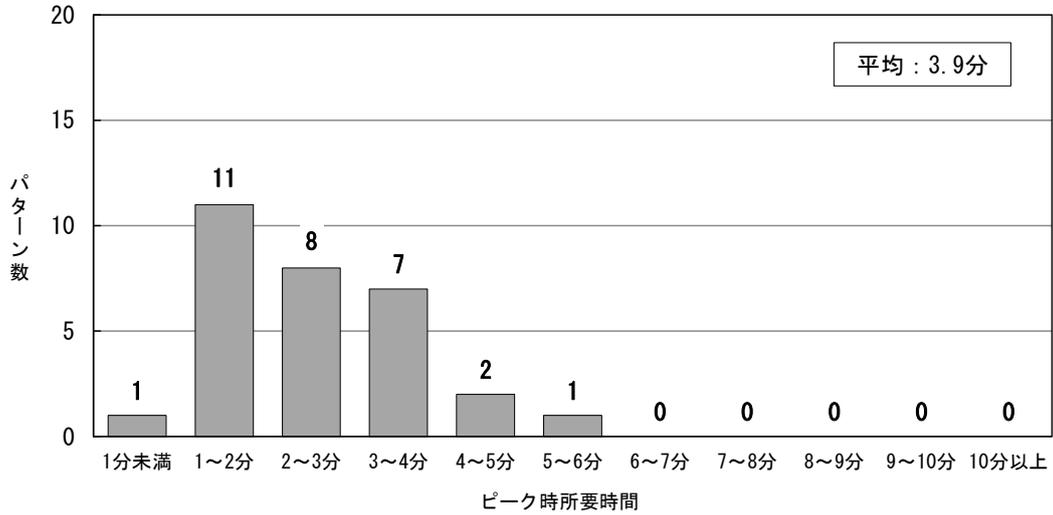
表Ⅲ-33 エスカレータ利用状況（ピーク・オフピーク時）

利用状況	乗換えパターン数
エスカレータ利用有	7
エスカレータ利用無	4

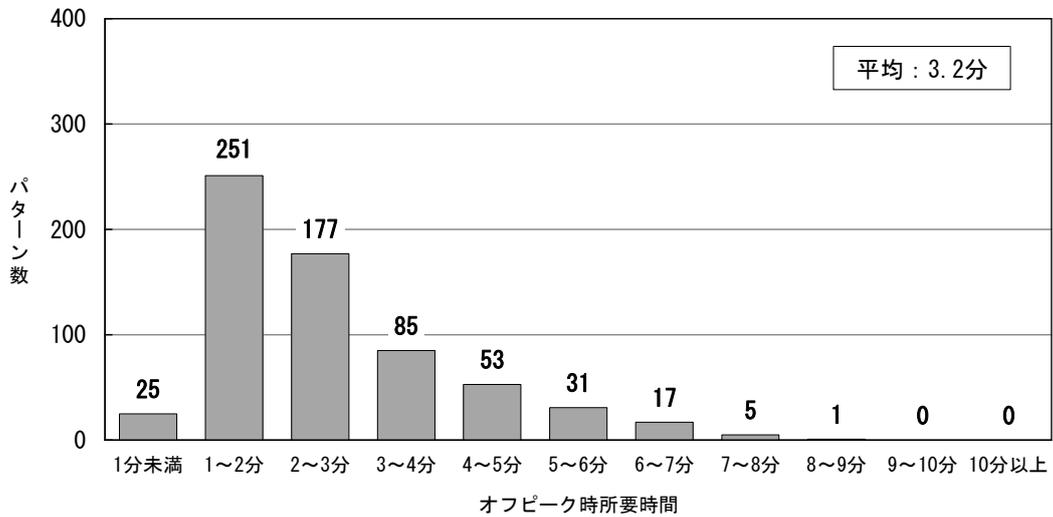
参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンをピーク時、オフピーク時別に乗換え時間について集計した。

参考2) 表Ⅲ-31、表Ⅲ-32については、ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、平均乗換え所要時間の比較を行うことはできない。なお、同一乗換えパターンにおけるピーク時とオフピーク時の比較については、「(2) ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較」で示している。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）



図Ⅲ-104 乗換え所要時間帯分布（ピーク時）



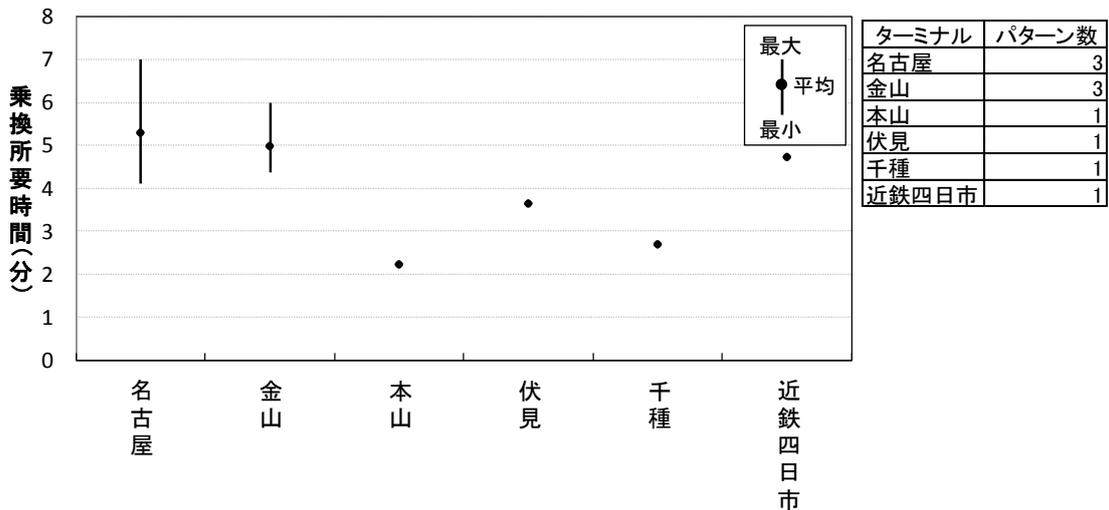
図Ⅲ-105 乗換え所要時間帯分布（オフピーク時）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンをピーク時、オフピーク時別に乗換え時間について集計した。

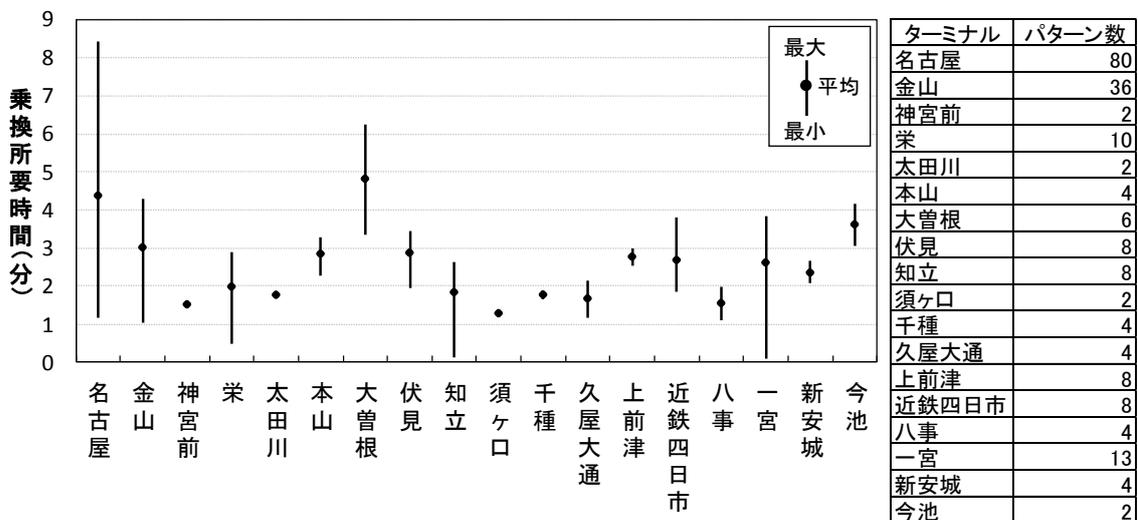
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

乗換え利用者数の多いターミナルにおける乗換え所要時間を以下に示す。各ターミナル内における調査対象パターンの最大所要時間と最小所要時間の幅を線で表し、平均所要時間を点で示している。

ピーク時の平均所要時間が最も長いのは、名古屋であり、次いで金山のターミナルが続いている。オフピーク時は、大曽根、名古屋の平均所要時間が長い。



図Ⅲ-106 ターミナル別乗換え所要時間（ピーク時）



図Ⅲ-107 ターミナル別乗換え所要時間（オフピーク時）

- 参考1) 「乗換え施設実態調査」より各ターミナル別ピーク時オフピーク特別に乗換え時間について集計した。
- 参考2) 神宮前、栄、太田川、大曽根、知立、須ヶ口、久屋大通、上前津、八事、一宮、新安城、今池についてはピーク時調査を行っていない。
- 参考3) ピーク時とオフピーク時で調査を実施したパターンが一致しないため、ピーク時とオフピーク時で比較を行うことはできない。
- 参考4) 平均所要時間の算定方法について
各ターミナルにおける平均所要時間は、乗換えパターン別所要時間の単純平均により求めており、乗換えパターン毎の利用者数の違いは考慮していない。
- 参考5) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1. 8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

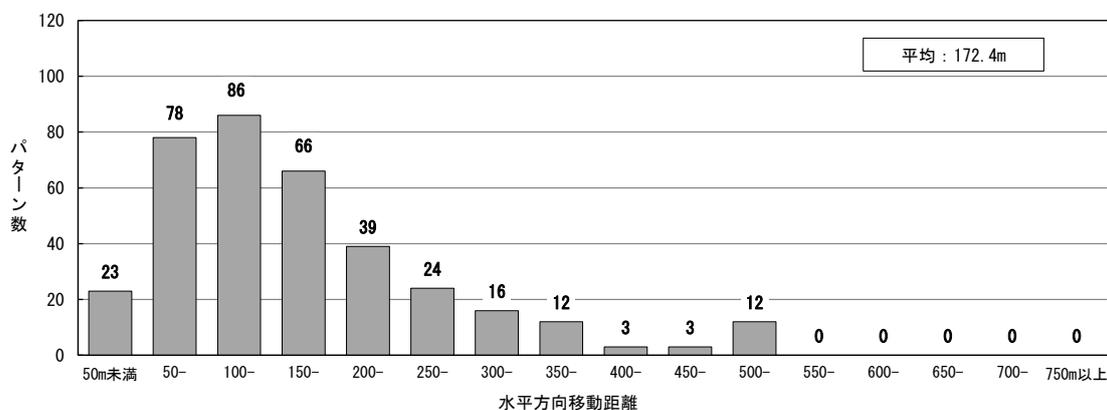
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

② 水平方向の乗換え移動距離

水平方向の移動距離の平均は、172.4mであり、50～150mの乗換えパターンが多くなっている。

表Ⅲ－34 水平方向移動距離（平均・最大値）

パターン数	平均水平方向移動距離	最大値
362	172.4m	534.5m



図Ⅲ－108 水平方向の乗換え移動距離帯分布

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考2) 水平方向の乗換え移動距離について

- ・乗換時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離の合計値である。
- ・階段等で上下移動する際の水平方向への移動距離は、階段1段あたり踏面の寸法（31cmと定義）に移動した階段の段数（エスカレーターを利用した場合は、そのエスカレーターに対応する階段の段数）を乗じることによって算定している。

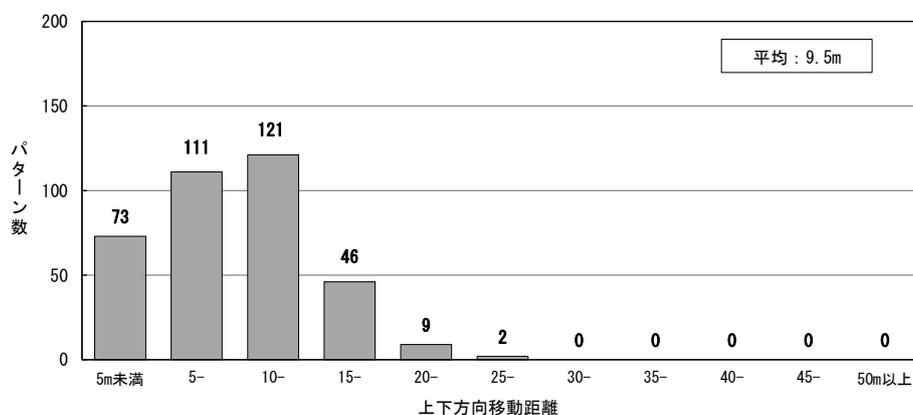
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

③ 上下方向の乗換え移動距離

上下方向の移動距離の平均は、9.5mであり、5～15mの乗換えパターンが全体の7割を占めている。

表Ⅲ－35 上下方向移動距離（平均・最大値）

パターン数	平均上下方向移動距離	最大値
362	9.5m	27.0m



図Ⅲ－109 上下方向の乗換え移動距離帯分布

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考2) 水平方向の乗換え移動距離について

- ・乗換時に降車したホーム中央から次の電車に乗車したホーム中央まで、ホーム・通路等を水平方向に移動した距離の合計値である。
- ・階段等で上下移動する際の水平方向への移動距離は、階段1段あたり踏面の寸法（31cmと定義）に移動した階段の段数（エスカレーターを利用した場合は、そのエスカレーターに対応する階段の段数）を乗じることによって算定している。

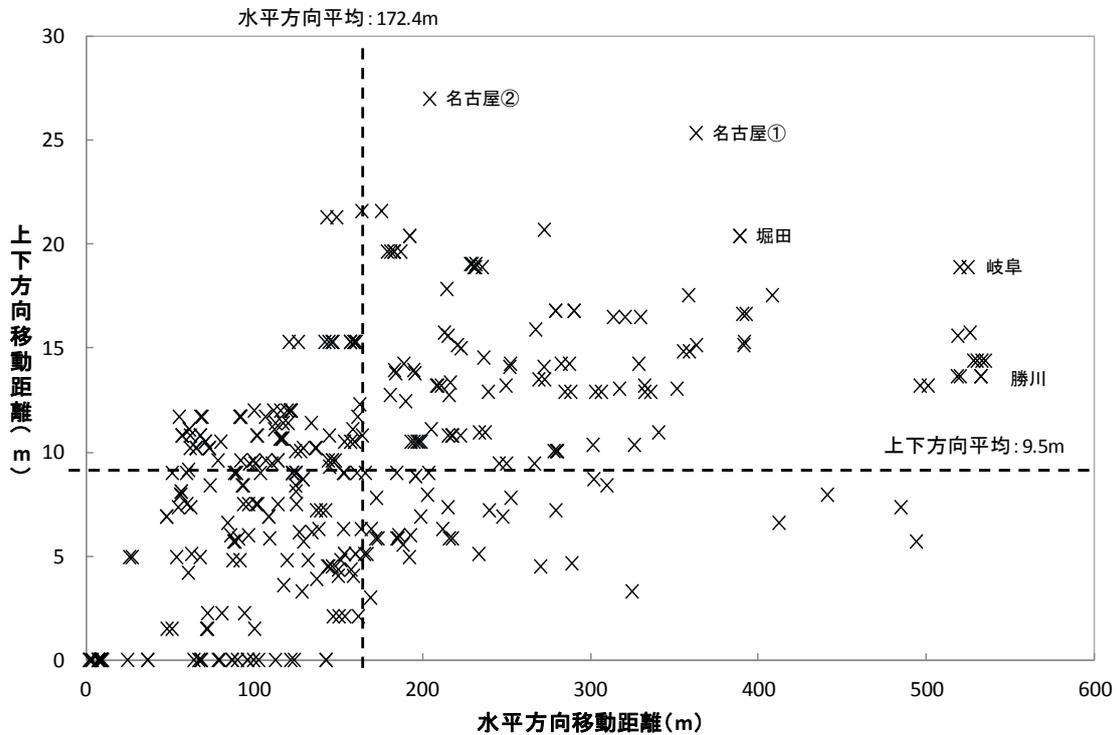
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

調査対象とした乗換えパターンにおける乗換え時の移動距離（水平方向、上下方向）を以下に示す。縦軸が上下方向移動距離、横軸が水平方向移動距離を表している。

岐阜、勝川ターミナルでは、水平移動距離が 500m を超える乗換えが見られ、名古屋では上下移動距離が 25m を超える乗換えが見られる。

ポイント

- 岐阜、勝川では水平移動距離が 500m を超える乗換えが存在する。
- 多くのターミナルでは水平移動距離は 0~200m、上下移動距離は 0~15m の間に分布が集中している。



図Ⅲ-110 乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

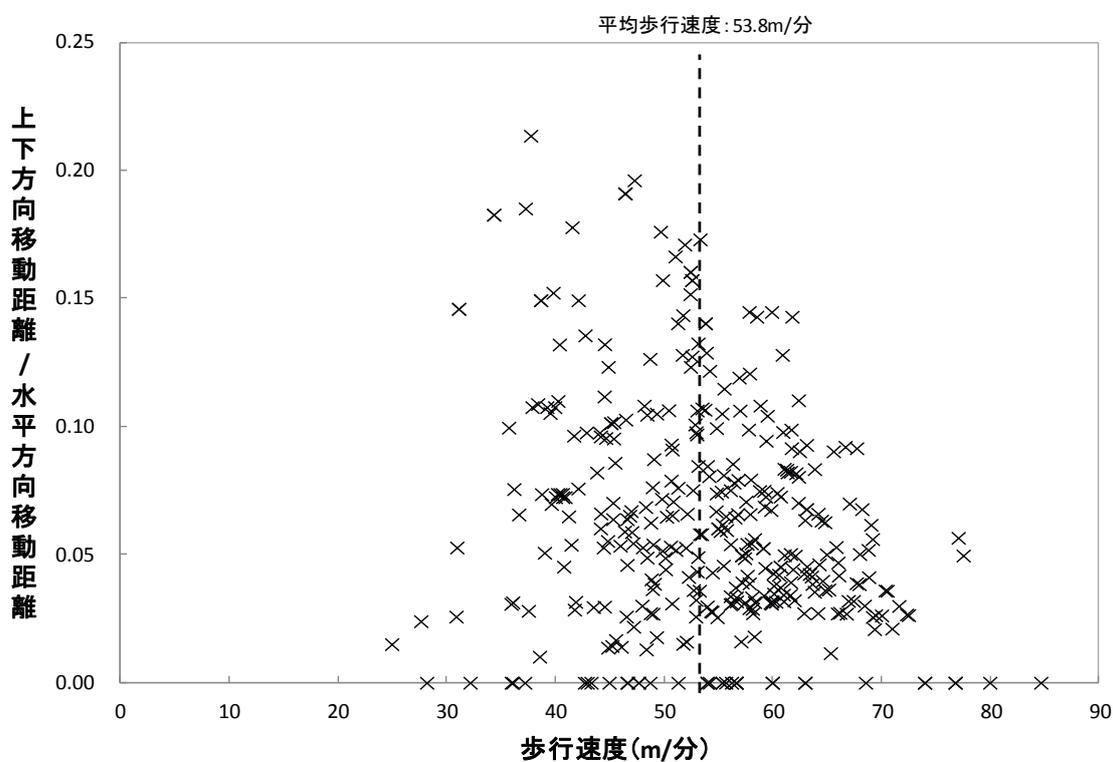
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

調査対象とした乗換えパターンにおける乗換え時の平均速度について、移動経路に占める上下方向移動距離の割合に着目した整理を行う。縦軸が上下方向移動距離と水平方向移動距離の割合、横軸が歩行速度を表している。

全体的に上下方向の移動距離占める割合が高い乗換えほど、歩行速度が低下する傾向が見受けられる。

ポイント

- 歩行速度は40～70m/分前後に分布が集中している。
- 水平方向より上下方向の移動距離の方が長いほど、歩行速度が低下する傾向が見られる。



図Ⅲ-111 歩行速度と移動距離の関係（オフピーク時）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

(2) ピーク時、オフピーク時の乗換え状況の比較

ピーク時とオフピーク時の両者の調査を行ったパターンを用いて、ピーク時・オフピーク時の乗換え状況の比較を行う。

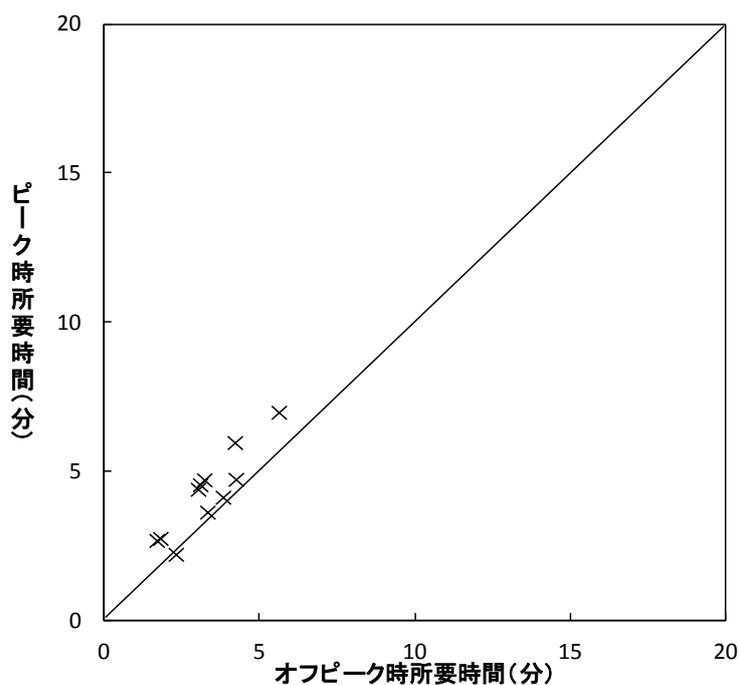
① 平均乗換え所要時間

オフピーク時に比べ、ピーク時の所要時間が1分近く長くなっている。

ポイント

- ピーク時とオフピーク時を比較すると、大半の乗換えパターンにおいてピーク時の所要時間の方が長くなる傾向にある。

図Ⅲ-112、表Ⅲ-36 平均乗換え所要時間のピーク・オフピーク比較



調査時間帯	パターン数	平均乗換え所要時間(分)
1) ピーク時	11	4.25分
2) オフピーク時		3.32分
差分 1)-2)		0.93分

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

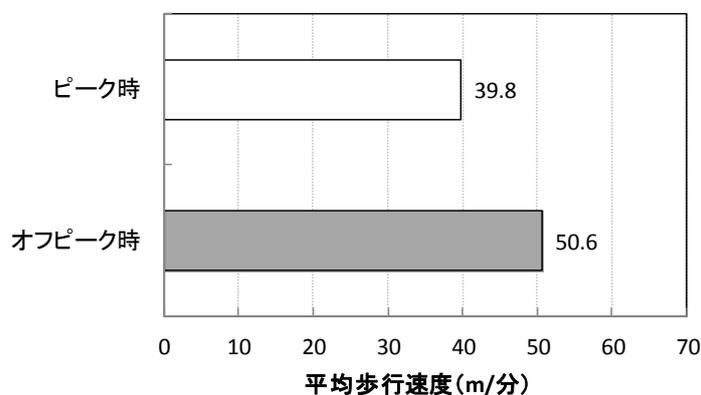
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

② 乗換え時の歩行速度

平均所要時間と水平方向の乗換え移動距離の平均値を用いて算出した平均歩行速度について、ピーク時・オフピーク時の比較結果を以下に示す。

ピーク時の平均歩行速度は、39.8m/分とオフピーク時の50.6m/分に比べ、10m/分ほど遅くなっている。

図Ⅲ-113、表Ⅲ-37 乗換え時の平均歩行速度（ピーク時・オフピーク時）



調査時間帯	平均歩行速度
ピーク時	39.8 m/分
オフピーク時	50.6 m/分

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

(3) 自社線内乗換えと他社線との乗換え状況の比較

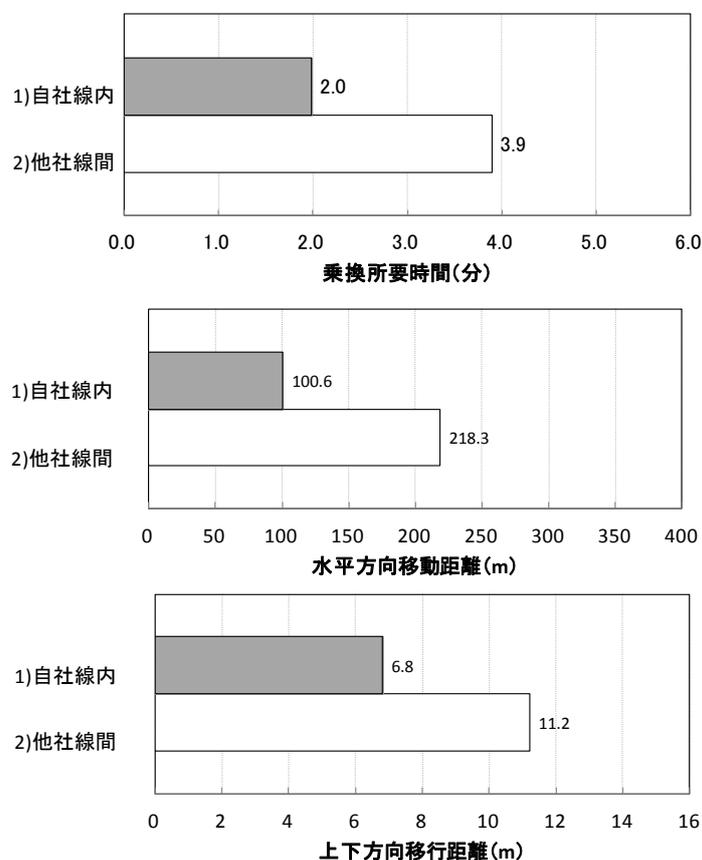
自社線内の駅間を乗換える場合と、他社線との駅間を乗換える場合の乗換え状況の比較結果を以下に示す。

自社線内と他社線間の乗換え状況を比較すると、平均乗換え所要時間は約2分程度、水平方向距離は約120m程度、上下方向に約4m程度の他社線間の方が長い傾向にある。

ポイント

○自社線内の乗換えの方が、乗換え所要時間、水平方向移動距離、上下方向移動距離ともに短くなっている。

図Ⅲ-114、表Ⅲ-38 自社線内・他社線間の乗換え状況（オフピーク時）



乗換パターン	パターン数	平均乗換え所要時間	水平方向移動距離	上下方向移動距離
1) 自社線内	141	2.0 分	100.6 m	6.8 m
2) 他社線間	221	3.9 分	218.3 m	11.2 m
差分 2)-1)	-	1.9 分	117.7 m	4.4 m

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

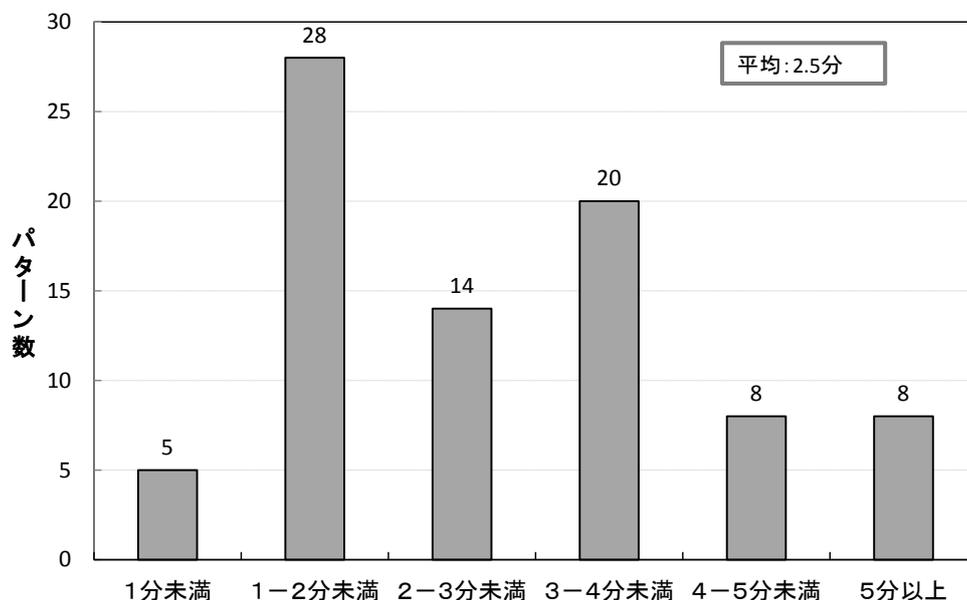
3. 2 鉄道駅バスターミナル間乗換え施設実態調査

(1) バスから鉄道への乗換え状況

① 乗換え所要時間

調査を実施した10ターミナル（83パターン）における、バスから鉄道への乗換え所要時間について、その時間帯別分布を以下に示した。

乗換え所要時間が1～2分未満となる乗換えパターンが最も多く（28パターン）、次いで3～4分未満（20パターン）となり、全体の60%以上が4分未満の所要時間となる。



図Ⅲ-115 バスから鉄道への乗換え所要時間

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。
参考2) 大都市交通センサスにおいては、複数の鉄道路線の駅群が近接し一体となって1つのターミナルを構成している場合に、これを「ターミナル」と称して集計している。
参考3) 各ターミナルに含まれる駅名については「Ⅳ. 1. 8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。
参考4) バスから鉄道への乗換え所要時間は、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの所要時間である。
なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え所要時間の平均値から集計した。

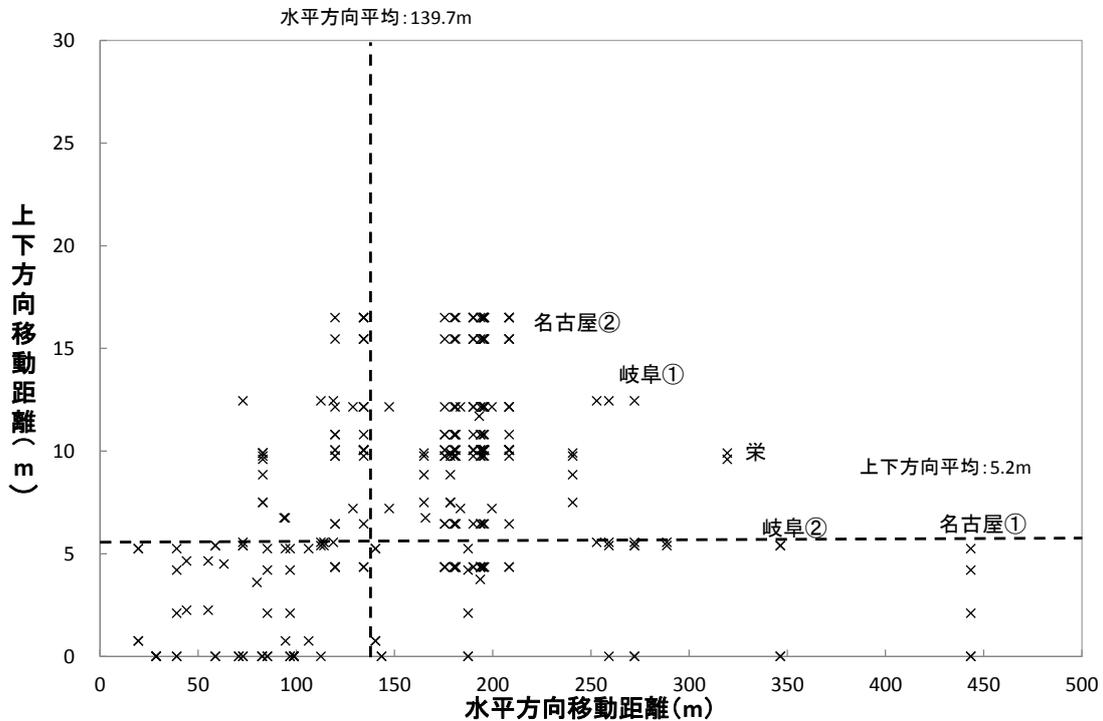
Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

② 乗換え移動距離

バスから鉄道への乗換え時の平均移動距離（水平方向、上下方向）を下図に示した。縦軸が上下方向移動距離、横軸が水平方向移動距離を表している。

水平移動距離の平均は139.7mであるが、名古屋で400mを超える移動距離が存在するなど、移動距離の長いターミナルが一部存在しており、多くの乗換えパターンは200m未満の移動距離となっている。

上下方向の移動距離をみると、0m（同一レベル）から10m前後に分布が集中している。名古屋では16m程の上下方向の移動距離が存在している。



図Ⅲ-116 バスから鉄道への乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換えパターンで集計した。

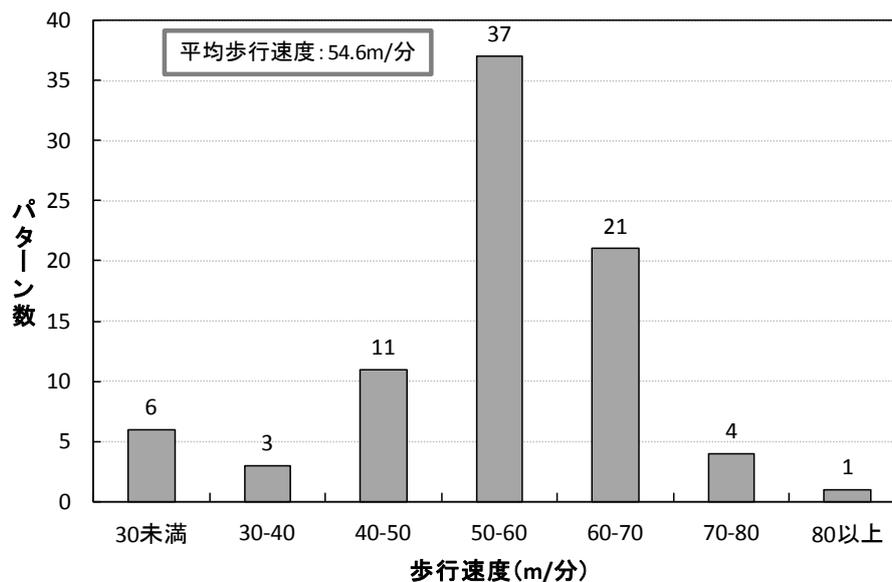
参考2) バスから鉄道への乗換え移動距離は、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの移動距離である。なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え移動距離の平均値から集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

③ 乗換え時の歩行速度

バスから鉄道への乗換え時の、歩行速度帯別のパターン数を下図に示した。

平均歩行速度は54.6m/分となり、大部分の乗換えパターンが50～60m/分の歩行速度となっている。



図Ⅲ-117 バスから鉄道への乗換え歩行速度帯分布

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。

参考 2) バスから鉄道への乗換え歩行速度は、改札口に最も近い降車バス停留所から駅改札口までの歩行速度である。
なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え歩行速度の平均値から集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

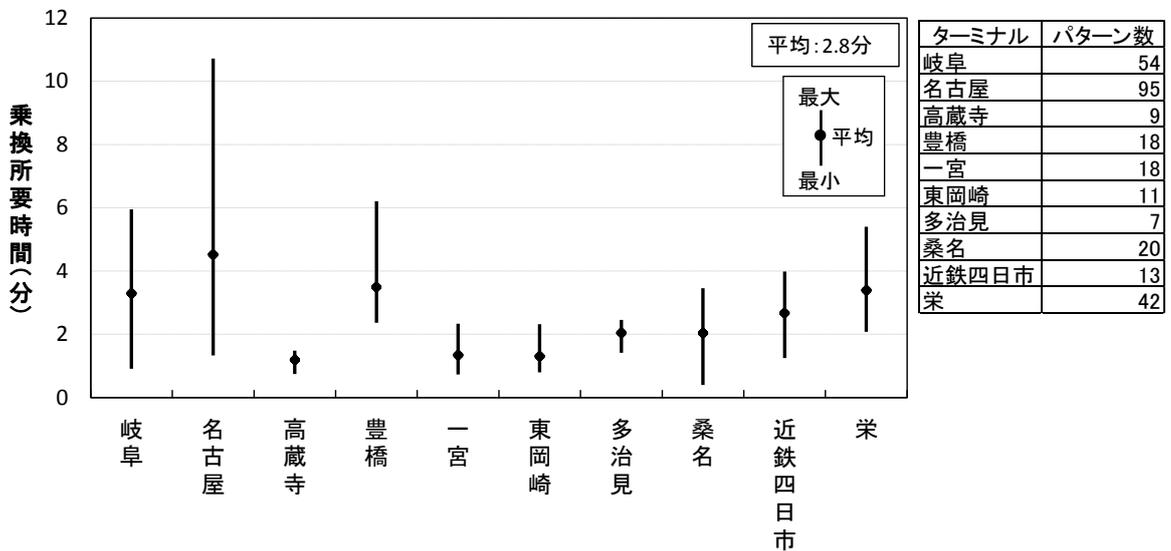
(2) 鉄道からバスへの乗換え状況

① 乗換え所要時間

調査を実施した10ターミナルにおける乗換え所要時間を下図に示した。各ターミナル内における最大所要時間と最小所要時間の幅を線で表し、平均移動時間を点で表している。

ターミナル毎にみた平均所要時間は、名古屋が最も長く、次いで豊橋、栄、岐阜の順となり、この4ターミナルでは平均所要時間が3分を超えている。全体でみると平均所要時間が1～3分となるターミナルが多い。

同じターミナル内での乗換えパターン別にみた所要時間のばらつきをみると、名古屋で所要時間の最大と最小の差が7分以上、岐阜で5分以上と大きくなっている。



図Ⅲ-118 ターミナル別鉄道からバスへの乗換え所要時間

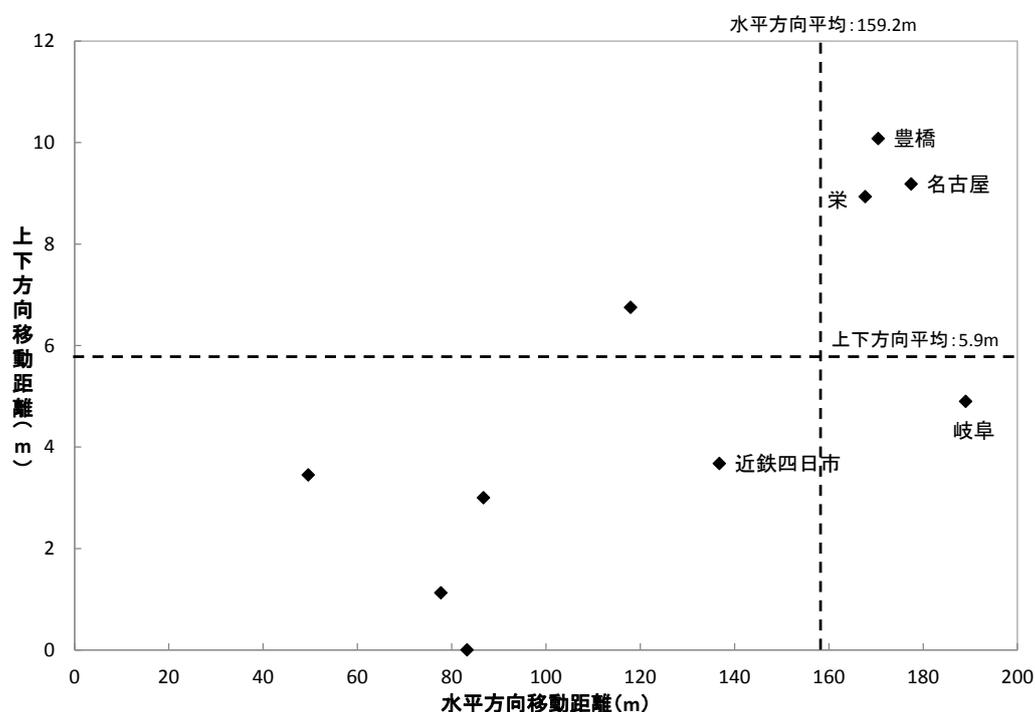
参考1) 「乗換え施設実態調査」より各ターミナル別に乗換え時間について集計した。
 参考2) 鉄道からバスへの乗換え所要時間は、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの所要時間である。なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え所要時間の平均値から集計した。
 参考3) 各ターミナルにおける平均所要時間は、乗換えパターン別所要時間の単純平均により求めており、乗換えパターン毎の利用者数の違いは考慮していない。
 参考4) 各ターミナルに含まれる駅名については「IV. 1.8ターミナルに含まれる駅名一覧」を参照。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

② 乗換え移動距離

調査を実施した10ターミナルにおける鉄道からバスへの乗換え時の平均移動距離（水平方向、上下方向）を下図に示した。縦軸が上下方向移動距離、横軸が水平方向移動距離を表わしている。

平均移動距離は、水平方向で159.2m、上下方向で5.9mとなる。水平方向移動距離の長いターミナルとしては、岐阜、名古屋があり、水平方向移動距離は概ね180mとなっている。一方、上下方向移動距離の長いターミナルは、豊橋、名古屋、栄などであり、これら3ターミナルの上下方向移動距離は8mを超えている。



図Ⅲ-119 鉄道からバスへの乗換え移動距離（水平方向・上下方向）

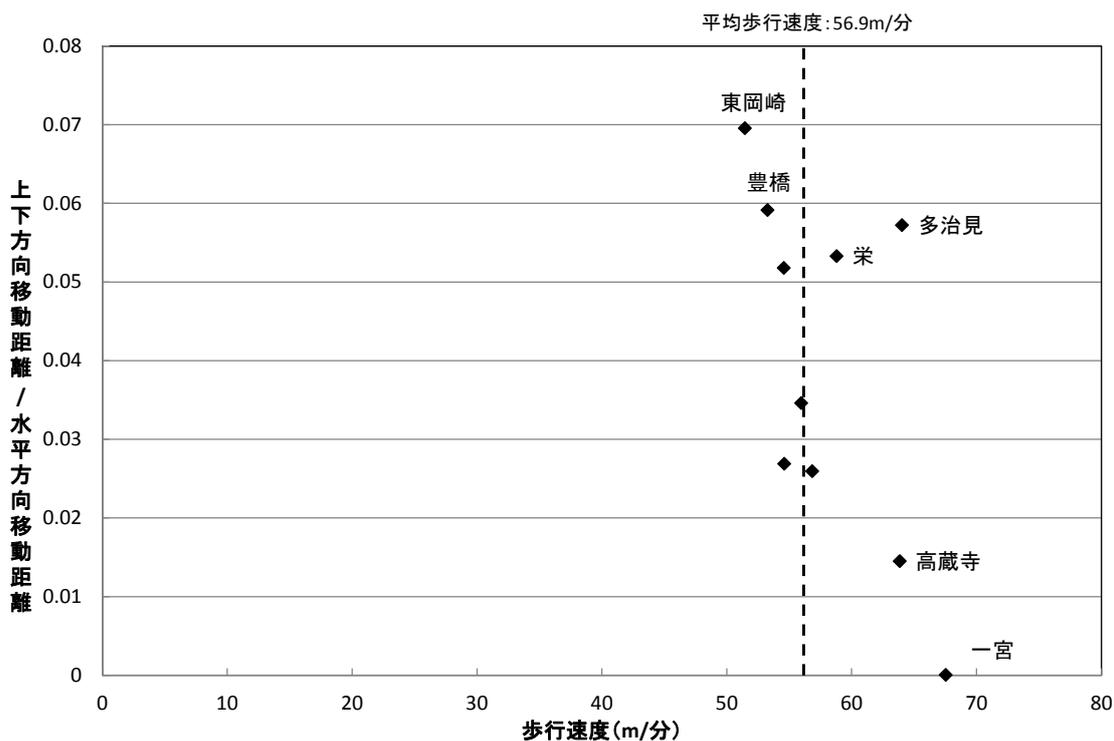
参考1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。
 参考2) 鉄道からバスへの乗換移動距離は、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は1箇所の停留所で乗車場を代表）までの移動距離である。なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え移動距離の平均値から集計した。

Ⅲ. 中京圏における調査結果の概要（3. 乗換施設実態調査）

③ 乗換え時の歩行速度

調査を実施した 10 ターミナルにおける鉄道からバスへの乗換え時の平均歩行速度と移動経路に占める上下方向移動距離の割合を下図に示す。

平均歩行速度は 56.9m/分となる。上下方向の移動割合が少ない駅は走行速度が平均よりも大きく、上下方向の移動割合が高い駅は平均よりも小さくなる傾向がある。



図Ⅲ-120 鉄道からバスへの歩行速度と上下/水平方向移動距離の関係。

参考 1) 「乗換え施設実態調査」より全調査対象ターミナルの乗換パターンで集計した。
 参考 2) 鉄道からバスへの乗換歩行速度は、駅改札口から各路線別のバス乗車場（ただし近接した複数の停留所は 1 箇所の停留所で乗車場を代表）までの歩行速度である。なお、圏域全体の平均値は、各ターミナルにおける乗換え歩行速度の平均値から集計した。

IV. 参考

1. 実施要綱

1. 1 鉄道定期券・普通券等利用者調査 実施要綱

(1) 調査目的

鉄道利用者に対してアンケートを実施し、三大都市圏における鉄道輸送の流動量や交通特性等を把握する。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

1) 鉄道利用者調査

調査の時期は、各事業者が個別に決定する、平成22年10月～11月の平日（火、水、木）の1日。

2) 定期券発売実績調査

- ・定期券発売実績調査票（1）：平成22年5月～11月の7ヶ月間
- ・定期券発売実績調査票（2）：平成22年11月の1ヶ月間

② 調査対象者

調査日に、鉄道利用区間の起点および終点が調査区域内にある者。

③ 調査対象交通機関

次の各交通機関（専ら観光遊覧のみの用に供せられているものを除く）について調査する。

- ・ 鉄 道
- ・ 軌 道（路面電車を除く）

④ 調査方法

1) 鉄道利用者調査

事務局が指定する調査票配布駅において降車する旅客に対して調査票を配布し、回答を記入していただいた上、後日回収する。

回収方法は、郵送回収または駅等への持込み回収とする。また、インターネットによる回答受付を併用する。ただし、この他に、事業者側でより効率的に回収できる方法がある場合は、事務局と協議・確認した上、実施することも可とする。

なお、調査票配布駅については、事業者と事前に調整の上決定する。また、事業者は実態調査実施後に調査票配布結果を事務局に報告することとする。

IV. 参考

2) 定期券発売実績調査

調査区域内の各鉄道駅及び案内所等で発売される定期券発売枚数について、定期券発売所等別、通勤・通学別、月別、通用期間別に集計し「定期券発売実績調査票（1）」に、調査対象内外の区分を「定期券発売実績調査票（2）」に記入する。
(別紙3、4参照)

⑤ 調査項目

- ・性別および年齢
- ・自宅住所
- ・鉄道定期券保有枚数と定期券種類、購入場所
- ・勤務先の始業時刻

< 1 回目の鉄道利用 >

- ・1回目鉄道利用時の移動目的
- ・出発地住所と出発時刻
- ・出発地から最初の駅までの交通手段と所要時間
- ・最初の駅の乗車時刻
- ・鉄道利用区間と列車種別・混雑具合・利用券種
- ・最後の駅の降車時刻
- ・最後の駅から目的地までの交通手段と所要時間
- ・目的地住所と到着時刻

< 2 回目の鉄道利用 >

- ・2回目鉄道利用時の移動目的
- ・最初の駅の乗車時刻
- ・鉄道利用区間と列車種別・利用券種
- ・最後の駅の降車時刻
- ・目的地住所

< 帰宅時の鉄道利用 >

- ・帰宅時の最初の乗車駅、最後の降車駅
- ・最初の駅の乗車時刻
- ・最後の駅の降車時刻

⑥ 集計項目

- ・行政区間移動人員
- ・基本ゾーン間移動人員（券種別、目的別）
- ・初乗り・最終降車駅間移動人員
- ・路線別駅間移動人員
- ・駅別発着・駅間通過人員
- ・ターミナル別乗換え人員
- ・初乗り・最終降車駅間経路別人員
- ・所要時間別人員
- ・端末交通手段別人員
- ・始業時刻の分布
- ・性別・年齢別利用者数

大都市交通センサス 鉄道利用者調査票 国土交通省

中京圏

一般統計調査



この調査は、鉄道輸送を便利で快適なものにするための計画を立てることを目的に行うものです。この調査票に記入されたことは、他の目的に使用することはありません。この趣旨をご理解のうえ、正確にご記入くださるようお願い致します。

事業者コード 調査票番号

00 00000000

注1) 同封した記入要領をお読みの上ご記入下さい。注2) 選択肢の回答欄は該当するものに☑をお付け下さい。注3) 文字の記入欄は左詰め、数字の記入欄は右詰めでご記入下さい。注4) 時刻の記入欄は、2.4時間表記でご記入下さい。注5) シャープペンシル又は黒鉛筆を使用し、間違えた箇所は消しゴムできれいに消してからお書き直し下さい。

1 あなたの性別・年齢をお答え下さい。 男 女 歳

2 ご自宅の住所を丁目までご記入下さい。(都府県は省略、以下同じ)
住所 丁目

3 お持ちの定期券と始業時刻についてお尋ねします。(PiTaPaは定期券ではありません。)

(1) 鉄道の定期券をお持ちですか。
 1枚持っている 2枚以上持っている 持っていない

(2) お持ちの鉄道定期券の種類をお答え下さい。
 通勤定期券 通学定期券

(3) 鉄道の定期券をお持ちの方は、購入会社、購入駅をご記入下さい。
(定期券を2枚以上お持ちの方は、自宅に近い方から順に2枚目までの定期券についてご記入下さい。)
 定期券購入会社 定期券購入駅

(4) ※通勤されている方のみご記入下さい。お勤め先の始業時刻をお答え下さい。
 時 分
(フレックスタイム制を導入している会社で、コアタイムが決められている場合は、その開始時刻をご記入下さい)

4 本日の1回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。

(1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。
 通勤 通学 業務 私事 帰宅

(2) 出発地から最初に乗車された駅までの行動をお尋ねします。
 ① 出発時刻と出発地をお答え下さい。(自宅発の場合には、住所の記入は不要です。)
 出発地を出た時刻 時 分 出発
 自宅以外発 (下記に住所を丁目までご記入下さい) 自宅発
 丁目

② 出発地から最初に乗車された駅まで利用した交通手段 (複数回答可) とその時の所要時間をお答え下さい。
 徒歩 自転車 バイク 車 (送迎) 車 (その他) 分
 バス・路面電車*1 送迎バス タクシー その他
*1 ガイドウェイバスと豊橋鉄道・東田本線は、バス・路面電車に含めます。

③ 最初に乗車された駅での乗車時刻をお答え下さい。
 時 分 乗車

(3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご記入下さい。また、そのときの列車種別、利用券種、混雑具合もお答え下さい。

利用路線	乗車駅名	乗換駅名	列車種別	利用券種	混雑具合
初めに	<input type="text"/>				
次に	<input type="text"/>				
次に	<input type="text"/>				
次に	<input type="text"/>				
次に	<input type="text"/>				

(4) 降車駅から目的地までの行動をお尋ねします。
 ① 最後に降車された駅での降車時刻をお答え下さい。
 時 分 降車

② 最後に降車された駅から目的地まで利用した交通手段 (複数回答可) とその時の所要時間をお答え下さい。
 徒歩 自転車 バイク 車 (送迎) 車 (その他) 分
 バス・路面電車 送迎バス タクシー その他

③ 到着時刻と目的地をお答え下さい。(自宅着の場合には、住所の記入は不要です。)
 目的地に着いた時刻 時 分 到着
 自宅以外着 (下記に住所を丁目までご記入下さい) 自宅着
 丁目

5 本日の2回目の鉄道利用状況についてお尋ねします。

(1) 出発地から目的地までの移動の目的をお答え下さい。
 通勤 通学 業務 私事 帰宅

(2) 出発地と最初に乗車された駅での乗車時刻をお答え下さい。
 自宅発 1回目の目的地と同じ その他発
 最初に乗車された駅での乗車時刻 時 分 乗車

(3) 鉄道利用経路について、列車を乗換えるごとに改行してご記入下さい。また、そのときの列車種別、利用券種もお答え下さい。

利用路線	乗車駅名	降車駅名	列車種別	利用券種
初めに	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
次に	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
次に	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
次に	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
次に	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(4) 最後に降車された駅での降車時刻と目的地をお答え下さい。(自宅着の場合には、住所の記入は不要です。)
 最後に降車された駅での降車時刻 時 分 降車 自宅着 自宅以外着 (右欄に住所を丁目までご記入下さい) 丁目

6 本日の帰宅時の鉄道利用状況についてお尋ねします。(2回目までの鉄道利用で帰宅された方、鉄道を利用せずに帰宅された方は、この質問の回答は不要です。)
 帰宅時に最初に乗車された駅と乗車時刻、最後に降車された駅と降車時刻をお答え下さい。

乗車駅名 駅 → 線 駅
 乗車時刻 時 分 乗車 降車時刻 時 分 降車

ご協力ありがとうございました

表Ⅳ-1 鉄道利用者調査票配布駅（首都圏その1）

事業者名	駅名										駅数
東日本旅客鉄道	東京	新橋	品川	川崎	横浜	戸塚	大船	藤沢	辻堂	茅ヶ崎	155
	平塚	小田原	神田	御茶ノ水	水道橋	飯田橋	市ヶ谷	四ツ谷	信濃町	千駄ヶ谷	
	代々木	新宿	大久保	東中野	中野	高円寺	阿佐ヶ谷	荻窪	西荻窪	吉祥寺	
	三鷹	武蔵境	東小金井	武蔵小金井	国分寺	国立	立川	日野	豊田	八王子	
	西八王子	高尾	上野	尾久	赤羽	浦和	さいたま新都心	大宮	北浦和	南浦和	
	蕨	西川口	川口	東十条	王子	上中里	田端	西日暮里	日暮里	鶯谷	
	御徒町	秋葉原	有楽町	浜松町	田町	大井町	大森	蒲田	鶴見	新子安	
	東神奈川	桜木町	関内	石川町	新杉田	港南台	三河島	南千住	北千住	松戸	
	柏	取手	綾瀬	亀有	金町	新松戸	千葉	西千葉	稲毛	津田沼	
	船橋	西船橋	本八幡	市川	小岩	新小岩	平井	亀戸	錦糸町	両国	
	浅草橋	新日本橋	馬喰町	大崎	五反田	目黒	恵比寿	渋谷	原宿	新大久保	
	高田馬場	目白	池袋	大塚	巣鴨	駒込	武蔵小杉	武蔵中原	武蔵溝ノ口	登戸	
	分倍河原	北府中	新秋津	北朝霞	武蔵浦和	南越谷	菊名	新横浜	鴨居	中山	
	長津田	町田	淵野辺	相模原	橋本	西大井	新川崎	東戸塚	鎌倉	川越	
	上尾	熊谷	蘇我	板橋	十条	北赤羽	浮間舟渡	八丁堀	越中島	潮見	
	新木場	葛西臨海公園	舞浜	新浦安	海浜幕張						
東京都交通局	西馬込	馬込	五反田	三田	大門	新橋	東銀座	日本橋	人形町	浅草橋	49
	浅草	芝公園	御成門	内幸町	日比谷	大手町	神保町	水道橋	白山	千石	
	巣鴨	新板橋	板橋本町	志村坂上	志村三丁目	高島平	本八幡	瑞江	一之江	船堀	
	東大島	大島	西大島	馬喰横山	岩本町	小川町	九段下	市ヶ谷	曙橋	新宿	
	飯田橋	本郷三丁目	上野御徒町	両国	清澄白河	六本木	光が丘	日暮里	西日暮里		
横浜市交通局	あざみ野	仲町台	新横浜	横浜	関内	上大岡	上永谷	戸塚	湘南台	中山	11
	日吉										
東京地下鉄	渋谷	表参道	溜池山王	虎ノ門	新橋	銀座	日本橋	三越前	上野	浅草	55
	池袋	茗荷谷	本郷三丁目	大手町	東京	霞ヶ関	四ツ谷	新宿	中野坂上	北千住	
	仲御徒町	秋葉原	人形町	茅場町	八丁堀	築地	東銀座	日比谷	神谷町	六本木	
	恵比寿	中野	高田馬場	早稲田	飯田橋	九段下	門前仲町	東陽町	西葛西	葛西	
	浦安	行徳	西船橋	綾瀬	新御茶ノ水	市ヶ谷	永田町	有楽町	豊洲	新木場	
	神保町	清澄白河	錦糸町	押上	新宿三丁目						
京浜急行電鉄	品川	青物横丁	平和島	京急蒲田	雑色	京急川崎	仲木戸	京急鶴見	生麦	横浜	22
	弘明寺	上大岡	杉田	金沢文庫	金沢八景	追浜	横須賀中央	東門前	浦賀	新逗子	
	京急久里浜	三崎口									
小田急電鉄	新宿	経堂	千歳船橋	成城学園前	狛江	登戸	向ヶ丘遊園	生田	新百合ヶ丘	鶴川	26
	玉川学園前	町田	相模大野	小田急相模原	相武台前	本厚木	愛甲石田	伊勢原	東海大学前	秦野	
	小田原	中央林間	大和	湘南台	藤沢	小田急多摩センター					

表IV-2 鉄道利用者調査票配布駅（首都圏その2）

事業者名	駅名										駅数
京王電鉄	新宿	初台	笹塚	明大前	下高井戸	桜上水	千歳烏山	仙川	つつじヶ丘	調布	24
	府中	分倍河原	聖蹟桜ヶ丘	高幡不動	京王八王子	高尾	京王稲田堤	京王永山	京王多摩センター	南大沢	
	橋本	渋谷	駒場東大前	吉祥寺							
東京急行電鉄	渋谷(東横線)	中目黒	学芸大学	都立大学	自由が丘	武蔵小杉	元住吉	日吉	綱島	大倉山	33
	菊名	白楽	横浜	目黒	五反田	蒲田	大井町	二子玉川	三軒茶屋	池尻大橋	
	駒沢大学	桜新町	用賀	溝の口	宮崎台	鷺沼	たまプラーザ	あざみ野	市が尾	青葉台	
	長津田	中央林間	渋谷(田園都市線)								
西武鉄道	西武新宿	高田馬場	上石神井	田無	花小金井	所沢	新所沢	狭山市	本川越	池袋	23
	江古田	練馬	石神井公園	大泉学園	保谷	ひばりヶ丘	東久留米	清瀬	秋津	小手指	
	飯能	国分寺	玉川上水								
東武鉄道	浅草	北千住	五反野	西新井	竹ノ塚	谷塚	草加	松原団地	新越谷	越谷	38
	北越谷	せんげん台	春日部	東武動物公園	久喜	大宮	岩槻	流山おおたかの森	柏	船橋	
	池袋	大山	ときわ台	上板橋	東武練馬	成増	和光市	朝霞	朝霞台	志木	
	みずほ台	鶴瀬	ふじみ野	上福岡	川越	霞ヶ関	鶴ヶ島	高坂			
京成電鉄	京成上野	町屋	千住大橋	京成関屋	堀切菖蒲園	お花茶屋	青砥	京成小岩	国府台	京成八幡	27
	京成船橋	谷津	京成大久保	実籾	八千代台	京成大和田	勝田台	志津	ユーカリが丘	京成臼井	
	京成佐倉	京成成田	京成曳舟	四ツ木	京成立石	京成千葉	京成金町				
山万	ユーカリが丘									1	
新京成電鉄	新津田沼	北習志野	五香	常盤平	八柱	松戸					6
秩父鉄道	小前田	武川	石原	熊谷	行田市	東行田	羽生				7
相模鉄道	横浜	鶴ヶ峰	二俣川	三ツ境	大和	海老名					6
関東鉄道	取手	守谷	竜ヶ崎								3
流鉄	馬橋	幸谷									2
北総鉄道	東松戸	新鎌ヶ谷	西白井	白井	千葉ニュータウン中央						5
千葉都市モノレール	千葉	都賀	千城台	千葉みなと							4
江ノ島電鉄	藤沢	鎌倉									2
多摩都市モノレール	多摩センター	高幡不動	立川南	立川北							4
ゆりかもめ	新橋	豊洲									2
東京臨海高速鉄道	天王洲アイル	大井町									2
東葉高速鉄道	西船橋	北習志野	八千代緑が丘	八千代中央	東葉勝田台						5
埼玉高速鉄道	東川口										1
首都圏新都市鉄道	秋葉原	新御徒町	北千住	南流山							4
東京モノレール	モノレール浜松町										1
湘南モノレール	大船										1
埼玉新都市交通	大宮										1

表IV-3 鉄道利用者調査票配布駅（中京圏）

事業者名	駅名										駅数
東海旅客鉄道	大垣	穂積	西岐阜	岐阜	木曾川	尾張一宮	稲沢	清洲	金山	笠寺	34
	大高	共和	大府	刈谷	東刈谷	安城	岡崎	幸田	蒲郡	蟹江	
	鶴舞	千種	大曾根	新守山	勝川	春日井	神領	高蔵寺	多治見	土岐市	
	瑞浪	中津川	豊橋	名古屋							
名古屋市交通局	高畑	中村公園	名古屋	伏見	栄	新栄町	千種	今池	池下	本山	40
	星ヶ丘	一社	上社	本郷	藤が丘	大曾根	平安通	黒川	市役所	矢場町	
	上前津	金山	新瑞橋	八事	名古屋大学	庄内通	浄心	丸の内	鶴舞	いりなか	
	塩釜口	植田	原	平針	六番町	築地口	桜山	瑞穂区役所	野並	久屋大通	
名古屋鉄道	名鉄岐阜	笠松	名鉄一宮	国府宮	須ヶ口	栄生	名鉄名古屋	金山	神宮前	堀田	53
	鳴海	有松	中京競馬場前	前後	知立	新安城	東岡崎	美合	国府	豊橋	
	太田川	朝倉	常滑	南加木屋	巽ヶ丘	住吉町	知多半田	知多武豊	豊田市	刈谷	
	日進	西尾	栄町	東大手	大曾根	小幡	三郷	尾張瀬戸	上飯田	犬山	
	上小田井	西春	岩倉	布袋	江南	柏森	新鵜沼	西可児	新可児	甚目寺	
	木田	津島	佐屋								
近畿日本鉄道	近鉄名古屋	烏森	伏屋	戸田	近鉄蟹江	富吉	近鉄弥富	桑名	伊勢朝日	川越富洲原	21
	近鉄富田	阿倉川	近鉄四日市	塩浜	白子	江戸橋	津	津新町	久居	伊勢川島	
	菰野										
三岐鉄道	近鉄富田	暁学園前	西桑名	馬道							4
豊橋鉄道	新豊橋	南栄									2
愛知環状鉄道	中岡崎	北岡崎	三河豊田	新豊田	八草	瀬戸口	瀬戸市				7
東海交通事業	味美	勝川									2
名古屋臨海高速鉄道	名古屋	名古屋競馬場前	荒子川公園	金城心頭							4
愛知高速交通	藤が丘	八草									2
養老鉄道	大垣										1

表IV-4 鉄道利用者調査票配布駅（近畿圏その1）

事業者名	駅名										駅数
西日本旅客鉄道	近江八幡	野洲	草津	南草津	瀬田	石山	膳所	大津	山科	京都	106
	西大路	向日町	長岡京	高槻	摂津富田	茨木	千里丘	岸辺	吹田	大阪	
	塚本	尼崎	立花	甲子園口	西宮	芦屋	摂津本山	住吉	六甲道	灘	
	三ノ宮	元町	神戸	堅田	福島	野田	西九条	弁天町	大正	新今宮	
	天王寺	寺田町	桃谷	鶴橋	玉造	森ノ宮	京橋	桜ノ宮	天満	安治川口	
	塚口	伊丹	川西池田	宝塚	三田	新三田	兵庫	新長田	須磨	垂水	
	舞子	朝霧	明石	大久保	魚住	土山	東加古川	加古川	宝殿	二条	
	亀岡	奈良	大和小泉	法隆寺	王寺	柏原	志紀	八尾	久宝寺	平野	
	JR難波	六地蔵	長尾	河内磐船	四条畷	野崎	住道	鴻池新田	徳庵	放出	
	鳴野	和歌山	杉本町	三国ヶ丘	上野芝	津久野	鳳	東岸和田	熊取	新大阪	
西明石	姫路	御幣島	海老江	北新地	大阪天満宮						
近畿日本鉄道	大阪難波	近鉄日本橋	大阪上本町	鶴橋	布施	長瀬	近鉄八尾	河内山本	河内国分	大阪教育大前	48
	五位堂	大和高田	大和八木	桜井	榛原	名張	河内小阪	八戸ノ里	若江岩田	瓢箪山	
	生駒	東生駒	富雄	学園前	大和西大寺	新大宮	近鉄奈良	大阪阿部野橋	河内天美	河内松原	
	藤井寺	古市	橿原神宮前	京都	近鉄丹波橋	向島	小倉	大久保	新田辺	興戸	
	高の原	喜志	富田林	河内長野	近鉄郡山	平端	王寺	新石切			
南海電気鉄道	難波	新今宮	天下茶屋	堺	石津川	羽衣	泉大津	岸和田	貝塚	泉佐野	20
	和歌山市	堺東	三国ヶ丘	中百舌鳥	初芝	北野田	金剛	千代田	河内長野	三日市町	
阪神電気鉄道	梅田	野田	姫島	千船	尼崎	武庫川	鳴尾	甲子園	今津	西宮	17
	芦屋	御影	三宮	西九条	九条	ドーム前	桜川				
阪急電鉄	梅田	十三	園田	塚口	武庫之荘	西宮北口	夙川	岡本	六甲	三宮	37
	三国	庄内	服部	岡町	豊中	蛍池	石橋	池田	川西能勢口	雲雀丘花屋敷	
	宝塚	南方	淡路	上新庄	正雀	茨木市	高槻市	長岡天神	桂	西院	
	大宮	烏丸	河原町	甲東園	箕面	関大前	北千里				
京阪電気鉄道	淀屋橋	北浜	天満橋	京橋	関目	守口市	門真市	古川橋	大和田	寝屋川市	27
	香里園	枚方市	樟葉	淀	丹波橋	東福寺	七条	祇園四条	三条	中書島	
	六地蔵	宇治	交野市	河内森	出町柳	中之島	渡辺橋				
北大阪急行電鉄	緑地公園	桃山台	千里中央							3	
大阪市交通局	江坂	東三国	新大阪	西中島南方	中津	梅田	淀屋橋	本町	心齋橋	なんば	40
	天王寺	西田辺	長居	あびこ	北花田	新金岡	なかもず	大日	都島	天神橋筋六丁目	
	東梅田	南森町	天満橋	谷町四丁目	谷町九丁目	喜連瓜破	西梅田	肥後橋	玉出	住之江公園	
	阿波座	堺筋本町	コスモスクエア	太子橋今市	蒲生四丁目	緑橋	今里	長田	関目成育	鳴野	
神戸高速鉄道	高速長田	大開	新開地	高速神戸						4	
山陽電気鉄道	板宿	月見山	滝の茶屋	山陽垂水	山陽明石	西新町	林崎松江海岸	東二見	播磨町	別府	17
	尾上の松	高砂	荒井	大塩	白浜の宮	飾磨	山陽姫路				

表Ⅳ－5 鉄道利用者調査票配布駅（近畿圏その2）

事業者名	駅名										駅数
神戸電鉄	湊川	長田	鈴蘭台	北鈴蘭台	山の街	大池	岡場	田尾寺	三田	西鈴蘭台	13
	緑が丘	志染	フラワータウン								
能勢電鉄	畦野	日生中央									2
水間鉄道	貝塚										1
京福電気鉄道	四条大宮	西院	蚕ノ社	太秦広隆寺	帷子ノ辻	車折神社	嵐電嵯峨	北野白梅町			8
京都市交通局	京都	四条	烏丸御池	丸太町	今出川	北大路	北山	松ヶ崎	国際会館	二条	14
	三条京阪	山科	六地蔵	太秦天神川							
大阪府都市開発	深井	泉ヶ丘	榎・美木多	光明池	和泉中央						5
神戸市交通局	西神中央	西神南	学園都市	名谷	妙法寺	板宿	新長田	湊川公園	三宮	新神戸	13
	ハーバーランド	三宮・花時計前	和田岬								
神戸新交通	三宮	住吉	アイランドセンター	神戸空港							4
叡山電鉄	出町柳	茶山	修学院	京都精華大前	二軒茶屋						5
北神急行電鉄	谷上										1
大阪高速鉄道	蛍池	千里中央	山田	南茨木	門真市						5

IV. 参考

1. 2 バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査 実施要綱

(1) 調査目的

バス・路面電車の利用動向の実態や、鉄道端末手段としての乗り継ぎ状況、利用者の輸送サービスに対する意向などを定量的に把握・分析することにより、バス・路面電車の需要の確保・増大を図るための施策検討に資する調査データを収集することを目的とする。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

1) バス・路面電車利用者調査

調査の時期は、平成 22 年 10～11 月の平日（火、水、木）の 1 日。

2) 定期券発売実績調査

- ・定期券発売実績調査票（1）：平成 22 年 5 月～11 月の 7 ヶ月間
- ・定期券発売実績調査票（2）：平成 22 年 11 月の 1 ヶ月間

② 調査対象者

調査日に事務局が指定するバス・路面電車ターミナルにおいて乗車または降車した旅客。

調査期間中に発売したバス・路面電車の定期券発売枚数については、調査区域内の定期券発売所等を対象として、定期券発売実績調査票を用いた調査を行う。

③ 調査対象交通機関

次の各交通機関（専ら観光遊覧のみの用に供せられているものを除く）について調査する。

- ・一般乗合バス
- ・軌道の一部（路面電車）

④ 調査方法

1) バス・路面電車利用者調査

事務局が指定する調査対象バスターミナルにおいて乗車または降車する旅客に対して調査票を配布し、回答を記入していただいた上、後日郵送により回収する。

なお、調査対象バスターミナルについては、事業者と事前に調整の上決定する。

2) 定期券発売実績調査

調査区域内の各鉄道駅及び案内所等で発売される定期券発売枚数について、定期券発売所等別、通勤・通学別、月別、通用期間別に集計し、「定期券発売実績調査票

(1)」に調査区域内外の区分を「定期券発売実績調査票(2)」に記入する。(別紙3、4参照)

⑤ 調査項目

- ・性別および年齢
- ・運転免許の有無
- ・出発地住所
- ・目的地住所
- ・バス・路面電車利用時の移動目的
- ・バス・路面電車の利用区間と利用会社名
- ・停留所乗車時刻および降車時刻
- ・バス・路面電車利用券種
- ・鉄道との乗り継ぎ状況(乗り継ぎの有無、乗り継ぎ路線・駅)、バスとの乗り継ぎ状況(乗り継ぎの有無)
- ・バス・路面電車以外に利用する交通手段
- ・バス・路面電車利用理由
- ・他の交通手段との利用割合
- ・バス・路面電車利用頻度
- ・バス・路面電車サービス向上策(運行サービスに関する項目、快適性に関する項目、利便性に関する項目)

⑥ 集計項目

次の項目等について集計する。

- ・性別・年齢別利用者数
- ・目的別利用者数
- ・利用券種別利用者数
- ・停留所間移動人員
- ・所要時間別利用者数
- ・鉄道及びバス・路面電車との乗り継ぎ割合
- ・バス・バス乗り継ぎ割合
- ・代替交通手段
- ・バス・路面電車利用理由(免許保有の有無別)
- ・バス・路面電車サービス向上策
- ・鉄道アクセス・イグレス別・居住地・勤務地基本ゾーン別移動人員

大都市交通センサス

国土交通省

定期券発売実績調査票(1)

一般統計調査

秘

事業者名	
定期券発売所名	

(単位：枚)

通 用 種 類 期 間	平成22年度発売枚数											
	通 勤				通 学				計			
	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	計	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	計	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	計
5月												
6月												
7月												
8月												
9月												
10月												
11月												
計												

(注) この調査票は、調査区域内の各駅及び案内所等の定期券発売枚数を計上する。その際、券面区間が調査圏内外であることを問わない。
 通用期間が1、3、6ヶ月のいずれにも該当しない定期券は欄を細分化して計上する。
 網掛けの欄は記入しない。“計”欄には、網掛けのない欄の合計値を記入する。(例 5月の“計”欄には“6ヶ月”欄の値が入る)

大都市交通センサス

定期券発売実績調査票 (2)

一般統計調査

秘

国土交通省

事業者名	
定期券発売所名	

(単位：枚)

種類	11月分の定期券発売枚数	11月分の 調査対象外の定期券発売枚数
通勤		
通学		
計		

表IV-6 バス・路面電車利用者調査 対象ターミナル

首都圏	中京圏	近畿圏
川崎	岐阜	学園前
赤羽	名古屋	千里中央
戸塚	高蔵寺	京都
大宮	豊橋	高槻
町田	一宮	垂水
鶴見	東岡崎	明石
品川	多治見	大阪・梅田
本厚木	桑名	枚方市
渋谷	近鉄四日市	近鉄奈良
津田沼	栄	姫路
横浜		瀬田
吉祥寺		名谷
平塚		泉ヶ丘
川口		三ノ宮
錦糸町		桂
八王子		藤井寺
柏		天王寺
立川		
青葉台		
荻窪		
千葉		
東京		
市川		
王子		
24ターミナル	10ターミナル	17ターミナル
計 51ターミナル		

IV. 参考

(参考) バス・路面電車利用者調査対象ターミナルの選定方針

平成 22 年調査におけるバス関連調査の対象ターミナル駅としては、平成 17 年調査で選定されたターミナルについて以下の選定条件を満足するか検討を行った結果、平成 17 年の調査ターミナルを踏襲し、追加・変更を行わないこととした。

<選定条件>

- ① 平成 17 年センサス結果をもとに、鉄道端末としての利用形態に変化がないか
- ② コミュニティバスも対象とすることができているか
- ③ 都心部における地下鉄と競合関係にあるバス路線を各圏域で選定できているか

表IV-7 バス・路面電車利用者調査対象ターミナル選定における検証結果（中京圏）

鉄道端末形態	コミュニティバス		合計
	有り	無し	
アクセス	4	1	5
イグレス	1	1	2
両方	2	1(1)	3
合計	7	3	10

注) カッコ内は、鉄道との競合が考えられるターミナル（内数）：栄

鉄道駅 (バスターミナル)	端末バス利用形態			コミュニ ティバス	地下鉄と の 競合関係	平成17年配布・回収実績(バス・路面電車利用者調査)				
	アクセス	イグレス	両方			目標配布 数(枚)	実配布数 (枚)	配布率	回収枚数 (枚)	回収率
岐阜			○	○		2,900	2,544	87.7%	399	15.7%
名古屋		○				2,900	2,900	100.0%	596	20.6%
高蔵寺	○			○		1,800	1,800	100.0%	284	15.8%
豊橋			○			1,200	1,200	100.0%	165	13.8%
一宮	○			○		1,100	1,100	100.0%	224	20.4%
東岡崎	○					900	900	100.0%	135	15.0%
多治見	○			○		700	700	100.0%	66	9.4%
桑名	○			○		600	600	100.0%	88	14.7%
近鉄四日市		○		○		500	500	100.0%	71	14.2%
栄			○	○	●	400	400	100.0%	99	24.8%

※「端末バス利用形態」はH17大都市交通センサス「鉄道定期券・普通券利用者調査」の定期券利用者を対象として集計。
利用形態はアクセス・イグレスの利用割合どちらかが6割超のものを主な利用形態としている。

1. 3 鉄道OD調査 実施要綱

(1) 調査目的

本調査は、鉄道利用者の駅間流動量を調査し、「鉄道定期券・普通券等利用者調査」の調査データと合わせて、三大都市圏の鉄道網における交通流動の動向を把握する。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

各事業者が個別に決定する、平成22年10～11月の平日（火、水、木）の1日。

② 調査対象交通機関

次の各交通機関（専ら観光遊覧のみの用に供せられるものを除く）について調査する。

- ・鉄道
- ・軌道（ただし、路面電車を除く）

③ 調査対象者

調査対象圏域内の鉄道駅において降車した旅客のうち、調査対象圏域内の鉄道駅で乗車した者。

④ 調査項目

- ・旅客の乗降駅名と降車時間帯
- ・利用した券種

⑤ 調査方法

以下に示す集計項目について、自動改札機データを集計する方法により行う。

ただし、自動改札機データを用いて下記の集計ができない事業者、または自動改札機が設置されていない事業者においては、普通券利用者のみを対象に、時間帯ごとに普通券（切符・回数券等）を回収し、乗車駅別・着時間帯別に集計する方法により行う。

⑥ 集計項目

集計時間帯は別紙5のとおりとする。

- ・着時間帯別駅間移動人員
- ・駅別発着・駅間通過人員

IV. 参考

1. 4 バス・路面電車OD調査 実施要綱

(1) 調査目的

本調査は、三大都市圏の主要ターミナルにおいて、バス・路面電車の停留所間または駅間の流動量を調査し、「バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査」の調査データと合わせて、バス・路面電車利用者の量的な動向を把握する。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

各事業者が個別に決定する、平成22年10～11月中の平日（火、水、木）の1日。

② 調査対象交通機関

- ・一般乗合バス
- ・軌道の一部（路面電車）

③ 調査対象者

事務局が指定する調査対象バスターミナルに乗り入れている系統（ただし、センサスの調査対象圏域以外に起点または終点を持つ系統は除く）について、系統ごとに時間帯ごとの便数の1/5以上の車両を調査対象車両とし、その当該車両に乗降する旅客。

④ 対象路線

最大運行時の運行便数を考慮し、事務局と協議し定める。

⑤ 調査項目

- ・旅客の乗降停留所名と降車時間帯

⑥ 調査方法

調査対象車両に乗車した旅客に対して、乗車時に、乗車停留所を識別できる交通調査カードを配布し、降車時にその交通調査カードを停留所ごと時間帯ごとに回収する。

時間帯は、その系統の終点における着時刻（ダイヤ上の）とする。

ただし、調査の時期以外に、調査対象系統において、次頁の（7）に示す集計項目と同様の調査結果がある場合には、代替しても差し支えない。

なお、代替または提供が可能となるデータの取得時期については、事務局と協議する。

⑦ 集計項目

集計時間帯は別紙5のとおりとする。

- ・系統別・着時間帯別停留所間移動人員
- ・系統別・着時間帯別停留所別乗降人員

1. 5 鉄道輸送サービス実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

鉄道路線の駅間断面輸送力を調査し、鉄道輸送サービスの実態を把握する。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

平成 22 年 10～11 月の平日

(鉄道定期券・普通券等利用者調査および鉄道 OD 者調査の実施時期と同じとする。)

② 調査対象路線

事務局が指定する主要路線。

③ 調査内容

調査対象路線（区間）の各駅間断面における、方向別時間帯毎の輸送力（通過列車の車両定員数）を把握する。

- ・日によって輸送力が変動する場合には、①に示した調査時期内の特定の 1 日における輸送力を調査する。
- ・有料特急、グリーン車など特定の料金を必要とする列車の定員も輸送力に含める。
- ・輸送力は緩行と快速別に把握する。

④ 調査方法

調査は以下に示す 3 種類の調査方法から、最も効率的又は負担の少ない調査方法を選択して実施する。ただし、各事業者において、より効率的な調査方法がある場合は事務局に提案する。

調査方法①：駅間方向別輸送力調査

- ・駅間方向別輸送力（駅を通過する列車の定員も加える）を時間帯別に整理したものを提供する。

調査方法②：駅間方向別列車本数と列車定員（全列車の定員が同じ場合）調査

- ・時刻表データなどより、駅間方向別列車本数（快速列車などの駅を通過する列車の本数も加える）を時間帯別に調査する。
- ・1 列車当たりの定員数を調査する。

調査方法③：駅間方向別列車本数と各列車定員（列車編成別に定員が異なる場合）調査

- ・時刻表データなどより、駅間方向別列車本数（快速列車などの駅を通過す

IV. 参考

- る列車の本数も加える)を列車定員別時間帯別に調査する。
- ・各列車定員パターン別の1列車当たりの定員数を調査する。

⑤ 集計項目

路線別・方向別・時間帯別・駅間輸送力(別紙6参照)

表IV-8 鉄道輸送サービス実態調査 対象路線

■首都圏：46路線

事業者名	対象路線	路線数
東日本旅客鉄道	東海道本線、中央本線、東北本線、高崎線、京浜東北・根岸線、常磐線快速、常磐線各駅停車、総武本線、総武線各駅停車、横須賀線、山手線、南武線、武蔵野線、横浜線、埼京線、京葉線	16
東京都交通局	都営浅草線、都営三田線、都営新宿線、大江戸線	4
東京地下鉄	銀座線、丸ノ内線、日比谷線、東西線、千代田線、有楽町線、半蔵門線、南北線、副都心線	9
京浜急行電鉄	京浜急行本線	1
小田急電鉄	小田原線	1
京王電鉄	京王線、井の頭線	2
東京急行電鉄	東横線、田園都市線、目黒線	3
西武鉄道	新宿線、池袋線	2
東武鉄道	伊勢崎線、東上線、野田線	3
京成電鉄	京成本線、押上線	2
相模鉄道	相模鉄道本線	1
横浜高速鉄道	みなとみらい線	1
首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス	1

■中京圏：19路線

事業者名	対象路線	路線数
東海旅客鉄道	東海道本線、中央本線	2
名古屋市交通局	東山線、名城線、鶴舞線、名港線、桜通線、上飯田線	6
名古屋鉄道	名古屋本線、常滑線、空港線（常滑線直通）、河和線、豊田線、瀬戸線、犬山線、津島線、小牧線	9
近畿日本鉄道	名古屋線	1
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線	1

■近畿圏：35路線

事業者名	対象路線	路線数
西日本旅客鉄道	東海道本線、大阪環状線、福知山線、山陽本線、関西本線、片町線、阪和線、JR東西線	8
大阪市交通局	御堂筋線、谷町線、四つ橋線、中央線、千日前線、堺筋線、長堀鶴見緑地線	7
京都市交通局	烏丸線	1
神戸市交通局	西神・山手線	1
近畿日本鉄道	難波線、大阪線、奈良線、南大阪線、京都線、けいはんな線	6
南海電気鉄道	南海本線、高野線	2
阪神電気鉄道	阪神本線、なんば線	2
阪急電鉄	神戸本線、宝塚本線、京都本線、千里線	4
京阪電気鉄道	京阪本線、鴨東線（本線直通）、中之島線	3
北大阪急行電鉄	南北線	1

IV. 参考

1. 6 バス・路面電車輸送サービス実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

バス路線の停留所間断面輸送力を調査し、バス輸送サービスの実態を把握する。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

平成 22 年 10～11 月の平日

(バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車OD調査の実施時期と同じとする。)

② 調査対象路線

バス・路面電車OD調査の対象系統路線とする。

③ 調査内容

調査対象系統路線における、方向別時間帯毎の運行本数と運行バス定員数を調査する。なお、日によって輸送力が変動する場合には、①に示した調査時期内の特定の 1 日における輸送力を調査する。

④ 調査方法

調査対象系統路線における、方向別時間帯毎の運行本数と運行バス定員数（座席定員及び立席定員の計）を調査する。

なお、調査は以下に示す 3 つの調査方法の中から、最も効率的又は負担の少ない調査方法を選択し実施する。ただし、各事業者において、より効率的な調査方法がある場合は事務局に提案する。

調査方法 1：停留所間方向別輸送力調査

- ・停留所間方向別輸送力を時間帯別に調査する

調査方法 2：時刻表対象系統路線の時間帯別運行本数と運行バス輸送力調査

- ・時刻表各停留所の系統別時間帯別運行本数調査
- ・系統別運行バスの輸送力（定員数）調査

調査方法 3：停留所間所要時間、始発停留所の時間帯別運行本数輸送力調査（全停留所の時刻表を作成していない場合）

- ・対象系統路線の各停留所間の所要時間データを調査する
- ・始発停留所における系統別時刻表を調査する
- ・系統別運行バスの輸送力（定員数）を調査する

⑤ 集計項目

系統別・方向別・時間帯別・停留所間輸送力（別紙 6 参照）

1. 7 乗換え施設実態調査 実施要綱

(1) 調査目的

乗換え駅や主要バスターミナルにおける乗換え関連施設の整備状況や、乗換え時間等について調査を実施し、三大都市圏における乗換えの実態を把握するものである。

(2) 調査の内容

① 調査の時期

平成 22 年 11～12 月

② 調査対象

1) 鉄道駅乗換え調査（鉄道から鉄道への乗換え）

調査対象とする乗換えパターンは、大都市交通センサスのターミナル集計結果（平成 17 年）から、以下の基準により抽出する。

- ・ピーク時：ピーク時乗換え人員数が 3,000 人/時以上の乗換えパターン
- ・オフピーク時：終日の乗換え人員数が 1 人/日以上乗換えパターン

さらに、平成 17 年調査以降に新設された駅の乗換パターンについても対象とし、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては調査対象外とする。

ここで、調査時間帯は以下の通りとする。

- ・ピーク時：平成 17 年調査結果に基づく各駅の最混雑 1 時間とする。
- ・オフピーク時：11～16 時とする。

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査（鉄道からバスへの乗換え、バスから鉄道への乗換え）

調査対象とするバスターミナルは、バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査を実施したバスターミナルとする。

ただし、調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅・バスターミナルに関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

IV. 参考

③ 調査項目

1) 鉄道駅乗換え調査

- 乗換え時間に関する項目（別紙7参照）
 - ・ホームの中央から階段等までの時間（秒）
 - ・上り階段の所要時間（秒）
 - ・下り階段の所要時間（秒）
 - ・上り階段待ち時間（秒）
 - ・下り階段待ち時間（秒）
 - ・通路の移動時間（秒）
 - ・上りエスカレータの移動時間（秒）
 - ・下りエスカレータの移動時間（秒）
 - ・改札等での待ち時間（秒）
- 施設内容に関する項目（別紙7参照）
 - ・ホームの中央から階段等までの距離（m）
 - ・上り階段の段数（段）
 - ・上り階段の幅員（m）
 - ・下り階段の段数（段）
 - ・下り階段の幅員（m）
 - ・通路の距離（m）
 - ・通路の幅員（m）
 - ・上りエスカレータの幅員（m）
 - ・上りエスカレータの対応階段数（段）
 - ・下りエスカレータの幅員（m）
 - ・下りエスカレータの対応階段数（段）
 - ・改札の口数
 - ・改札の上り下り別開放口数
- 調査経路調査
 - ・実測した経路を平面図に記入する。
 - ・平面図は、市販されている図等を使用する。

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査

- 乗換え時間に関する項目（別紙8、9、10参照）
 - ・バス降車場から階段等までの時間(秒)（バス降車場から鉄道への乗換えの場合）
 - ・階段等からバス乗車場までの時間(秒)（鉄道からバス乗車場への乗換えの場合）
 - ・上り階段の所要時間（秒）
 - ・下り階段の所要時間（秒）
 - ・改札口までの通路の移動時間（秒）（バス降車場から鉄道への乗換えの場合）
 - ・改札口からの通路の移動時間（秒）（鉄道からバス乗車場への乗換えの場合）
 - ・上りエスカレータの移動時間（秒）
 - ・下りエスカレータの移動時間（秒）
- 施設内容に関する項目（別紙8、9、10参照）
 - ・バス降車場から階段等までの距離(m)（バス降車場から鉄道への乗換えの場合）
 - ・階段等からバス乗車場までの時間(秒)（鉄道からバス乗車場への乗換えの場合）
 - ・上り階段の段数（段）
 - ・上り階段の幅員（m）
 - ・下り階段の段数（段）
 - ・下り階段の幅員（m）
 - ・通路の距離（m）
 - ・通路の幅員（m）
 - ・上りエスカレータの幅員（m）
 - ・上りエスカレータの対応階段数（段）
 - ・下りエスカレータの幅員（m）
 - ・下りエスカレータの対応階段数（段）
 - ・鉄道とバスの乗換えを円滑にする利便施設の有無

IV. 参考

④ 調査方法

1) 鉄道駅乗換え調査

●乗換え時間に関する項目

- ・ピーク時、オフピーク特別に、ホーム中央からホーム中央までの乗換え時間を計測する。
- ・乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。

●施設内容に関する項目

- ・移動距離および階段の段数は、測定者が歩測により計測する。
- ・改札の口数は、目視により計測する。

●乗り換え便利施設の有無

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査

●乗換え時間に関する項目

- ・バス降車場から鉄道改札口までの乗換え時間を計測する。(バス降車場から鉄道への乗換えの場合)
- ・鉄道改札口からバス乗車場までの乗換え時間を計測する。(鉄道からバス乗車場までの乗換えの場合)
- ・乗換え時間は調査項目別に測定者が旅客の流れにのり、ストップウォッチにより計測する。

●施設内容に関する項目

- ・移動距離および階段の段数は、測定者が歩測により計測する。
- ・乗換え便利施設は、測定者が目視により確認する。

●乗り換え便利施設の有無

⑤ 集計項目

1) 鉄道駅乗換え調査

乗換え駅別・方向別・路線間乗換え時間（ピーク・オフピーク別）

乗換え駅別・方向別・区間別・路線間移動距離

2) 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査

乗換え駅別・バス降車場（乗車場）・改札間乗換え時間

乗換え駅別・バス降車場（乗車場）・改札間移動距離

鉄道駅乗換え調査記入表

別紙 7

調査起点:

→ 調査終点:

ルートNo:

調査員氏名:

ピーク時間:

歩幅: cm

路線駅コード: →

1 ピーク調査日時: 2010年 月 日 時 分

ブロックNo:

2 オフピーク調査日時: 2010年 月 日 時 分

駅SEQ:

経路番号		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	
施設番号		1															
施設名称		ホーム															
対象施設内容		ホーム延長															
		(歩)															
		ホーム延長															
		(m)															
時間	待ち時間 (秒)	ピーク時															
		オフピーク時															
	所要時間 (秒)	ピーク時															
		オフピーク時															
自動 ラッチ 開放 数	ピーク時	正方向	※														
		逆方向	※														
		両方向	※														
	オフピーク時	正方向	※														
		逆方向	※														
		両方向	※														
備考欄																	

ホーム概略図 乗換階段 → 起終点 ●	ルート概略図 昇(階段・エスカレータ) / 降(階段・エスカレータ) 通路(構内外) — ラッチ =															
起点ホーム()番線 乗換階段()箇所 (至) → [] ←(至)																
終点ホーム()番線 乗換階段()箇所 (至) → [] ←(至)																

鉄道駅バスターミナル間乗換え調査記入表（バス降車場→鉄道への乗換えの場合）

調査パターンNo. : _____ 調査員氏名: _____
 調査起点: _____線 _____駅 □バスターミナル 歩幅 : _____ cm
 調査終点: _____線 _____駅 □改札 調査日時: 2010年 月 日 時 分

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計	
対象施設内容	バス降車場(該当に○)																	
	延長	歩数(歩)																
		延長(m)																
	昇階段(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
		段数(段)																
	降階段(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
		段数(段)																
	昇エスカレーター(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
	降エスカレーター(利用に○非利用に×)																	
幅員	歩数(歩)																	
	幅員(m)																	
駅構内通路(該当に○)																		
延長	歩数(歩)																	
	延長(m)																	
幅員	歩数(歩)																	
	幅員(m)																	
時間	所要時間(秒)																	

<p>ホーム概略図 乗換階段→ 起終点→●</p> <p>起点ホーム()番線 乗換階段()箇所 (至)→ [] ←(至)</p> <p>終点ホーム()番線 乗換階段()箇所 (至)→ [] ←(至)</p>	<p>ルート概略図 昇(階段・エスカレータ) / 昇(階段・エスカレータ) 通路(構内外) — ラッチ =</p>
乗換え便利施設	<input type="checkbox"/> 乗り場案内情報版 <input type="checkbox"/> 出発時刻案内表示版 <input type="checkbox"/> その他() <input type="checkbox"/> バス接近表示版 <input type="checkbox"/> 到着時刻案内表示版

IV. 参考

別紙 10

鉄道駅バスターミナル間乗換え調査記入表（鉄道→バス乗車場への乗換えの場合）

調査パターンNo.		調査員氏名	
調査起点改札口図番号		歩幅	cm
調査終点バス停留所番号		調査日時	2010年 月 日 時 分

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	計	
対象施設内容	駅構内通路(該当に○)																	
	延長	歩数(歩)																
		延長(m)																
	昇階段(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
		段数(段)																
	降階段(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
		段数(段)																
	昇エスカレータ(利用に○非利用に×)																	
	幅員	歩数(歩)																
		幅員(m)																
	降エスカレータ(利用に○非利用に×)																	
幅員	歩数(歩)																	
	幅員(m)																	
バス乗車場(該当に○)																		
延長	歩数(歩)																	
	延長(m)																	
幅員	歩数(歩)																	
	幅員(m)																	
道路横断信号有り(該当に○)																		
道路横断信号なし(該当に○)																		
時間	所要時間(秒)																	

	<div style="text-align: center;"> ルート概略図 昇(階段・エスカレータ) 降(階段・エスカレータ) 通路(構内外) ラッチ </div>																
乗換え便利施設	<input type="checkbox"/> バス接近表示版 <input type="checkbox"/> その他()																
バス停留所屋根の有無	<input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし																
バス停留所ベンチの有無	<input type="checkbox"/> あり <input type="checkbox"/> なし																

表Ⅳ－9 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その1）

事業者名	調査対象駅										駅数	
東日本旅客鉄道	東京 7:45- 8:44	新橋 8:00- 8:59	品川 7:45- 8:44	川崎 7:45- 8:44	横浜 7:30- 8:29	戸塚 7:30- 8:29	大船 7:15- 8:14	藤沢 7:15- 8:14	茅ヶ崎 7:15- 8:14	小田原	140	
	神田 7:45- 8:44	御茶ノ水	水道橋	飯田橋	市ヶ谷	四ツ谷 8:00- 8:59	代々木 8:00- 8:59	新宿 7:45- 8:44	東中野	中野 7:45- 8:44		
	荻窪 7:15- 8:14	吉祥寺 7:30- 8:29	三鷹 7:30- 8:29	武蔵境 7:30- 8:29	国分寺 7:30- 8:29	西国分寺 7:30- 8:29	立川 7:15- 8:14	八王子 7:45- 8:44	高尾	上野 7:45- 8:44		
	赤羽 7:30- 8:29	浦和 7:30- 8:29	さいたま新都心	大宮 7:30- 8:29	久喜 7:15- 8:14	栗橋	小山	南浦和 7:15- 8:14	王子 7:45- 8:44	田端 7:30- 8:29		
	西日暮里 7:30- 8:29	日暮里 7:30- 8:29	御徒町	秋葉原 7:45- 8:44	有楽町	浜松町 8:00- 8:59	田町	大井町 7:45- 8:44	蒲田 7:45- 8:44	鶴見 7:30- 8:29		
	新子安	東神奈川 7:45- 8:44	桜木町	関内	新杉田 7:15- 8:14	南千住	北千住 7:30- 8:29	松戸 7:15- 8:14	柏 7:30- 8:29	我孫子		
	取手 7:15- 8:14	佐貫 7:15- 8:14	綾瀬	金町	馬橋	新松戸 7:00- 7:59	千葉 7:30- 8:29	稲毛	幕張本郷	津田沼 7:15- 8:14		
	船橋 7:15- 8:14	西船橋 7:15- 8:14	本八幡 7:15- 8:14	市川 7:30- 8:29	新小岩 7:30- 8:29	亀戸	錦糸町 7:45- 8:44	両国	浅草橋	新日本橋		
	馬喰町	都賀	大崎	五反田 8:00- 8:59	目黒 7:45- 8:44	恵比寿 8:00- 8:59	渋谷 7:45- 8:44	原宿	高田馬場 7:45- 8:44	池袋 7:30- 8:29		
	巣鴨 7:30- 8:29	駒込	鹿島田	新川崎	武蔵小杉 7:30- 8:29	武蔵溝ノ口 7:30- 8:29	登戸 7:30- 8:29	稲田堤	府中本町 7:30- 8:29	分倍河原 7:15- 8:14		
	八丁畷	浜川崎	新小平	新秋津 7:15- 8:14	北朝霞 7:15- 8:14	武蔵浦和 7:30- 8:29	東川口	南越谷 7:15- 8:14	南流山	新八柱		
	東松戸	菊名 7:15- 8:14	新横浜	長津田 7:15- 8:14	町田 7:30- 8:29	橋本 7:15- 8:14	片倉	拝島 7:00- 7:59	東飯能	高麗川		
	寄居	鎌倉	逗子	久里浜	厚木	海老名	川越	熊谷	成田	蘇我		
	大網	板橋	木更津	八丁堀	新木場 7:45- 8:44	南船橋	千葉みなと	市川塩浜	国府津	五井		
	東海旅客鉄道	国府津	松田									2

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表IV-10 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その2）

事業者名	調査対象駅										駅数
東京都交通局	大手町	新橋	内幸町	汐留	水道橋	飯田橋	市ヶ谷	代々木	新宿	新宿西口	57
	東中野	上野御徒町	岩本町	日比谷	大門	三田	本八幡 7:15- 8:14	両国	浅草橋	東日本橋 7:45- 8:44	
	馬喰横山 7:45- 8:44	五反田	目黒	巣鴨 7:30- 8:29	新板橋	中延	戸越	泉岳寺	東銀座	日本橋 7:30- 8:29	
	人形町	蔵前	浅草	押上 7:30- 8:29	白金高輪	神保町	春日	住吉	森下 8:00- 8:59	小川町	
	九段下 7:45- 8:44	新宿三丁目	本郷三丁目	新御徒町	清澄白河	門前仲町	月島	麻布十番	六本木	青山一丁目	
	中野坂上	中井	練馬 7:30- 8:29	豊島園	東新宿	日暮里	西日暮里				
横浜市交通局	横浜 7:30- 8:29	戸塚 7:30- 8:29	桜木町	関内	新横浜	あざみ野 7:30- 8:29	上大岡 7:30- 8:29	湘南台 7:15- 8:14	センター北	センター南	12
	日吉	中山									
東京地下鉄	東京 7:45- 8:44	大手町 7:45- 8:44	日本橋 7:30- 8:29	有楽町	新橋 8:00- 8:59	神田	御茶ノ水	新御茶ノ水	飯田橋 8:00- 8:59	市ヶ谷	67
	四ツ谷 8:00- 8:59	新宿 7:45- 8:44	中野 7:45- 8:44	荻窪 7:15- 8:14	上野 7:45- 8:44	王子 7:45- 8:44	西日暮里 7:30- 8:29	仲御徒町	秋葉原 7:45- 8:44	銀座	
	日比谷	南千住	北千住 7:30- 8:29	西船橋 7:15- 8:14	錦糸町 7:45- 8:44	三越前	目黒	恵比寿	渋谷 7:45- 8:44	明治神宮前	
	高田馬場 7:45- 8:44	池袋 7:30- 8:29	駒込	新宿三丁目	八丁堀	新木場 7:45- 8:44	東銀座	人形町	浅草 7:45- 8:44	押上 7:30- 8:29	
	神保町	後楽園	住吉	淡路町	九段下 7:45- 8:44	本郷三丁目	上野広小路	清澄白河	門前仲町	月島	
	麻布十番	六本木	青山一丁目	中野坂上	表参道 8:00- 8:59	赤坂見附	永田町 8:00- 8:59	溜池山王	国会議事堂前	霞ヶ関	
	茅場町 7:45- 8:44	中目黒	町屋	小竹向原	水天宮前	豊洲	東新宿				
京浜急行電鉄	品川 7:45- 8:44	京急川崎 7:45- 8:44	横浜 7:30- 8:29	京急蒲田 7:45- 8:44	京急鶴見	京急新子安	杉田 7:15- 8:14	八丁畷	仲木戸	新逗子	14
	京急久里浜	上大岡	金沢八景	天空橋							

※灰色のハッチはピーク時調査駅(下段はピーク時間帯)

※ドットの入ったハッチは新規開業による調査駅

注) 調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ-11 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その3）

事業者名	調査対象駅										駅数
小田急電鉄	藤沢 7:15- 8:14	小田原	新宿 7:45- 8:44	登戸 7:30- 8:29	町田 7:30- 8:29	厚木	海老名 7:15- 8:14	新松田	湘南台 7:15- 8:14	下北沢 7:45- 8:44	17
	豪徳寺	新百合ヶ丘 7:15- 8:14	相模大野	中央林間 7:00- 7:59	大和 7:15- 8:14	小田急永山	小田急多摩センター				
京王電鉄	新宿 7:45- 8:44	吉祥寺 7:30- 8:29	京王八王子	高尾	渋谷 7:45- 8:44	京王稲田堤	分倍河原 7:15- 8:14	橋本 7:15- 8:14	京王片倉	下北沢 7:45- 8:44	18
	京王永山	京王多摩センター	明大前 7:45- 8:44	下高井戸	調布	武蔵野台	高幡不動	北野			
東京急行電鉄	横浜 7:30- 8:29	大井町 7:45- 8:44	蒲田 7:45- 8:44	五反田 8:00- 8:59	目黒 7:45- 8:44	渋谷 7:45- 8:44	武蔵小杉 7:30- 8:29	溝の口 7:30- 8:29	菊名 7:15- 8:14	長津田 7:15- 8:14	24
	中延	戸越銀座	あざみ野 7:30- 8:29	山下	中央林間 7:00- 7:59	下高井戸	自由が丘 7:30- 8:29	田園調布	多摩川 7:15- 8:14	大岡山	
	旗の台	二子玉川	三軒茶屋	日吉							
西武鉄道	西武新宿 7:45- 8:44	武蔵境 7:30- 8:29	国分寺 7:30- 8:29	高田馬場 7:45- 8:44	池袋 7:30- 8:29	青梅街道	秋津 7:15- 8:14	拝島 7:00- 7:59	東飯能	本川越	22
	中井	練馬 7:30- 8:29	豊島園	白糸台	小平	東村山 7:15- 8:14	所沢 7:15- 8:14	西所沢	小川	萩山	
	玉川上水	西武球場前									
東武鉄道	大宮 7:30- 8:29	久喜 7:15- 8:14	栗橋	北千住 7:30- 8:29	柏 7:30- 8:29	船橋 7:15- 8:14	亀戸	池袋 7:30- 8:29	朝霞台 7:15- 8:14	新越谷 7:15- 8:14	25
	寄居	川越	下板橋	浅草 7:45- 8:44	押上	川越市	曳舟	牛田	西新井	春日部	
	羽生	東武動物公園	流山おおたかの森 7:15- 8:14	新鎌ヶ谷	坂戸 7:00- 7:59						
京成電鉄	京成上野	日暮里 7:30- 8:29	京成金町	京成千葉	京成幕張本郷	京成船橋 7:15- 8:14	京成八幡	京成成田	京成西船	町屋	17
	京成曳舟	京成関屋	青砥	京成高砂	京成津田沼	勝田台	ユーカリが丘				
山万	ユーカリが丘									1	
新京成電鉄	松戸 7:15- 8:14	新津田沼 7:15- 8:14	八柱	新鎌ヶ谷	京成津田沼	北習志野					6
秩父鉄道	熊谷	羽生	寄居								3
相模鉄道	横浜 7:30- 8:29	海老名 7:15- 8:14	湘南台	大和 7:15- 8:14	二俣川						5

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表IV-12 鉄道駅乗換え調査対象駅（首都圏その4）

事業者名	調査対象駅										駅数
関東鉄道	取手 7:15- 8:14	佐貫 7:15- 8:14	守谷								3
流鉄	馬橋	幸谷									2
小湊鉄道	五井										1
北総鉄道	東松戸	新鎌ヶ谷									2
千葉都市モノレール	千葉	都賀	千葉みなと								3
江ノ島電鉄	藤沢	鎌倉									2
横浜新都市交通	新杉田	金沢八景									2
多摩都市モノレール	立川南	立川北	多摩センター	高幡不動	玉川上水						5
ゆりかもめ	新橋	汐留	有明	豊洲							4
東京臨海高速鉄道	大井町 7:45- 8:44	大崎	新木場 7:45- 8:44	国際展示場	天王洲アイル						5
東葉高速鉄道	東葉勝田台	北習志野									2
埼玉高速鉄道	東川口										1
横浜高速鉄道	横浜 7:30- 8:29										1
首都圏新都市鉄道	秋葉原 7:45- 8:44	南千住	北千住	南流山	新御徒町	流山おおたかの森 7:15- 8:14	守谷				7
伊豆箱根鉄道	小田原										1
東京モノレール	モノレール浜松町 8:00- 8:59	天空橋	天王洲アイル								3
湘南モノレール	大船										1
埼玉新都市交通	大宮										1

※灰色のハッチはピーク時調査駅(下段はピーク時間帯)

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注) 調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ-13 鉄道駅乗換え調査対象駅（中京圏）

事業者名	調査対象駅										駅数
東海旅客鉄道	大垣	岐阜	尾張一宮	枇杷島	名古屋 7:30-8:29	金山 7:30-8:29	大府	刈谷	岡崎	三河塩津	27
	蒲郡	豊橋	八田	弥富	桑名	河原田	鶴舞	千種 7:30-8:29	大曾根	勝川	
	高蔵寺	多治見	恵那	津	鵜沼	美濃太田	可児				
名古屋市交通局	八田	名古屋 7:30-8:29	伏見 7:45-8:44	栄	千種 7:30-8:29	今池	本山 7:45-8:44	藤が丘	大曾根	平安通 7:30-8:29	19
	久屋大通 7:45-8:44	上前津	金山 7:30-8:29	堀田	新瑞橋	八事	丸の内	鶴舞	御器所		
名古屋鉄道	名鉄岐阜	笠松	名鉄一宮	須ヶ口	名鉄名古屋 7:30-8:29	金山 7:30-8:29	神宮前	堀田	知立	新安城	31
	岡崎公園前	国府	豊橋	大江	太田川	富貴	梅坪	豊田市	上拳母	刈谷	
	吉良吉田	蒲郡競艇場前	蒲郡	栄町	大曾根	新瀬戸	犬山	新鵜沼	新可児	津島	
	弥富										
近畿日本鉄道	近鉄名古屋 7:30-8:29	近鉄八田	近鉄弥富	桑名	近鉄富田	近鉄四日市 7:30-8:29	伊勢若松	津			8
三岐鉄道	近鉄富田	西桑名									2
豊橋鉄道	新豊橋										1
樽見鉄道	大垣										1
長良川鉄道	美濃太田										1
愛知環状鉄道	岡崎	中岡崎	新上拳母	新豊田	八草	瀬戸市	高蔵寺				7
伊勢鉄道	津	河原田									2
明知鉄道	恵那										1
東海交通事業	枇杷島	勝川									2
名古屋臨海高速鉄道	名古屋										1
愛知高速交通	藤が丘	八草									2
養老鉄道	桑名	大垣									2

※灰色のハッチはピーク時調査駅（下段はピーク時間帯）

注）調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表IV-14 鉄道駅乗換え調査対象駅（近畿圏その1）

事業者名	調査対象駅										駅数
西日本旅客鉄道	彦根	近江八幡	草津 7:30-8:29	石山	膳所	山科	京都 7:30-8:29	山崎	高槻	摂津富田	84
	吹田	新大阪	大阪 7:45-8:44	尼崎	摂津本山	住吉	三ノ宮 7:30-8:29	元町	神戸	大津京	
	福島	野田	西九条 7:15-8:14	弁天町	大正	芦原橋	今宮	新今宮 7:15-8:14	天王寺 7:45-8:44	鶴橋 7:45-8:44	
	玉造	森ノ宮	京橋 7:30-8:29	天満	川西池田	宝塚	三田	兵庫	新長田	須磨	
	塩屋	垂水	舞子	明石 7:15-8:14	西明石	加古川	姫路	二条	嵯峨嵐山	木津	
	奈良	郡山	王寺 7:15-8:14	柏原	JR難波	貴生川	六地蔵	東福寺	天理	桜井	
	高田	祝園	京田辺	河内磐船	和歌山	橋本	吉野口	長居	三国ヶ丘	鳳	
	日根野	東羽衣	和歌山市	りんくうタウン	海老江	新福島	北新地	大阪天満宮	放出	高井田中央	
	JR河内永和	JR俊徳道	久宝寺	鷺野							
大阪市交通局	新大阪	西中島南方	中津	梅田 7:45-8:44	淀屋橋 8:00-8:59	本町	心斎橋	なんば 7:45-8:44	大国町 7:45-8:44	動物園前 7:15-8:14	51
	天王寺 7:45-8:44	長居	なかもず 7:30-8:29	大日	天神橋筋六丁目	東梅田 7:45-8:44	南森町 8:00-8:59	天満橋	谷町四丁目	谷町六丁目	
	谷町九丁目	西梅田	住之江公園 7:45-8:44	コスモスクエア 8:00-8:59	弁天町	阿波座	堺筋本町	森ノ宮	野田阪神	玉川	
	西長堀	日本橋 7:45-8:44	鶴橋	扇町	北浜	長堀橋	天下茶屋 7:30-8:29	大正	玉造	京橋	
	高井田	太子橋今市	関目成育	蒲生四丁目	鷺野	緑橋	今里	九条	ドーム前千代崎	桜川	
	肥後橋										
京都市交通局	竹田	京都 7:30-8:29	四条 7:45-8:44	烏丸御池	二条	三条京阪	御陵	山科	六地蔵	太秦天神川	10
神戸市交通局	板宿	新長田	長田	湊川公園	三宮 7:30-8:29	ハーバーランド	三宮・花時計前				7
近畿日本鉄道	大阪難波 7:45-8:44	近鉄日本橋 7:45-8:44	大阪上本町	鶴橋 7:45-8:44	布施	河内山本	大和高田	大和八木	桜井	伊賀神戸	36
	生駒	大和西大寺 7:15-8:14	近鉄奈良	大阪阿部野橋 7:45-8:44	道明寺	古市 7:15-8:14	尺土	橿原神宮前	京都 7:30-8:29	竹田	
	近鉄丹波橋 7:30-8:29	桃山御陵前	新田辺	新祝園	河内長野	近鉄郡山	平端	田原本	吉野口	新王寺	
	西田原本	天理	王寺	柏原	河内永和	俊徳道					
南海電気鉄道	難波 7:45-8:44	新今宮 7:15-8:14	天下茶屋 7:30-8:29	岸里玉出	羽衣	貝塚	泉佐野	みさき公園	紀ノ川	和歌山市	17
	三国ヶ丘	中百舌鳥	河内長野	橋本	芦原町	りんくうタウン	汐見橋				

※灰色のハッチはピーク時調査駅(下段はピーク時間帯)

※ドットの入ったハッチは新規開業による調査駅

注) 調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

表Ⅳ-15 鉄道駅乗換え調査対象駅（近畿圏その2）

事業者名	調査対象駅										駅数
阪神電気鉄道	梅田 7:45-8:44	福島	野田	大物	尼崎	武庫川	今津	魚崎	三宮	元町	15
	西九条	九条	ドーム前	桜川	大阪難波						
阪急電鉄	梅田 7:45-8:44	中津	十三 7:30-8:29	塚口	西宮北口 7:30-8:29	夙川	岡本	三宮 7:30-8:29	蛍池	石橋 7:30-8:29	27
	川西能勢口 7:30-8:29	宝塚	南方	淡路	南茨木	富田	高槻市	大山崎	桂	西院	
	大宮	烏丸 7:45-8:44	河原町 7:45-8:44	今津	天神橋筋六丁目	吹田	山田				
京阪電気鉄道	淀屋橋 8:00-8:59	北浜	天満橋	京橋 7:30-8:29	門真市	枚方市 7:30-8:29	中書島	伏見桃山	丹波橋 7:30-8:29	東福寺	23
	祇園四条 7:45-8:44	三条	六地藏	河内森	御陵	京阪山科	浜大津	京阪石山	京阪膳所	皇子山	
	出町柳	関目	渡辺橋								
北大阪急行電鉄	千里中央										1
神戸高速鉄道	高速長田	新開地 7:45-8:44	高速神戸	阪急三宮	阪神元町	湊川					6
山陽電気鉄道	板宿	山陽須磨	山陽塩屋	山陽垂水	舞子公園	山陽明石 7:15-8:14	飾磨	山陽姫路			8
神戸電鉄	湊川	鈴蘭台	谷上 7:15-8:14	有馬口 7:00-7:59	横山	三田					6
能勢電鉄	川西能勢口 7:30-8:29										1
水間鉄道	貝塚										1
京福電気鉄道	四条大宮	西院	帷子ノ辻	嵐電嵯峨	嵐電天神川						5
近江鉄道	彦根	高宮	貴生川	近江八幡							4
大阪府都市開発	中百舌鳥 7:30-8:29										1
神戸新交通	三宮	住吉	魚崎								3
叡山電鉄	出町柳										1
北神急行電鉄	谷上 7:15-8:14										1
大阪高速鉄道	蛍池	千里中央	山田	万博記念公園	南茨木	大日	門真市				7
和歌山電鐵	和歌山										1
伊賀鉄道	伊賀神戸										1

※灰色のハッチはピーク時調査駅(下段はピーク時間帯)

※ドットのハッチは新規開業による調査駅

注) 調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅に関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

IV. 参考

表IV-16 鉄道駅バスターミナル間乗換え調査 対象ターミナル

首都圏	中京圏	近畿圏
川崎	岐阜	学園前
赤羽	名古屋	千里中央
戸塚	高蔵寺	京都
大宮	豊橋	高槻
町田	一宮	垂水
鶴見	東岡崎	明石
品川	多治見	大阪・梅田
本厚木	桑名	枚方市
渋谷	近鉄四日市	近鉄奈良
津田沼	栄	姫路
横浜		瀬田
吉祥寺		名谷
平塚		泉ヶ丘
川口		三ノ宮
錦糸町		桂
八王子		藤井寺
柏		天王寺
立川		
青葉台		
荻窪		
千葉		
東京		
市川		
王子		
24ターミナル	10ターミナル	17ターミナル
計 51ターミナル		

注) 調査時点において、大規模改良工事が行われている鉄道駅・バスターミナルに関連する乗換えパターンについては、調査対象から除外する。

1. 8 ターミナルに含まれる駅名一覧

首都圏（1）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
青 砥	京成本線青砥	押上線青砥	
青 山 一 丁 目	都営大江戸線青山一丁目	銀座線青山一丁目	半蔵門線青山一丁目
赤 坂 見 附 関 連	銀座線赤坂見附 半蔵門線永田町	丸ノ内線（1）赤坂見附 南北線永田町	有楽町線永田町
赤 塚 関 連	有楽町線地下鉄赤塚	東上線下赤塚	副都心線赤塚
吾 野	池袋線吾野	西武秩父線吾野	
赤 羽	東北本線赤羽 埼京線赤羽	京浜東北・根岸線赤羽 湘南新宿ライン赤羽	高崎線赤羽
赤 羽 岩 淵	南北線赤羽岩淵	埼玉高速鉄道線赤羽岩淵	
秋 津	武蔵野線新秋津	池袋線秋津	
秋 葉 原 関 連	京浜東北・根岸線秋葉原 都営新宿線岩本町 つくばエクスプレス秋葉原	総武線各駅停車秋葉原 銀座線末広町	山手線秋葉原 日比谷線秋葉原
阿 佐 ヶ 谷	中央本線阿佐ヶ谷	総武線各駅停車阿佐ヶ谷	
浅 草	都営浅草線浅草	銀座線浅草	伊勢崎線浅草
浅 草 橋	総武線各駅停車浅草橋	都営浅草線浅草橋	
浅 野	鶴見線（1）浅野	鶴見線（2）浅野	
麻 布 十 番	都営大江戸線麻布十番	南北線麻布十番	
あ ざ み 野	横浜市営1、3号線あざみ野	田園都市線あざみ野	
厚 木	相模線厚木	小田原線厚木	
我 孫 子	常磐線快速我孫子	常磐線各駅停車我孫子	成田支線（1）我孫子
綾 瀬	常磐線各駅停車綾瀬	千代田線綾瀬	
有 明 関 連	東京臨海新交通臨海線有明	りんかい線国際展示場	
安 善	鶴見線（1）安善	鶴見線（3）安善	
飯 田 橋	中央本線飯田橋 東西線飯田橋	総武線各駅停車飯田橋 有楽町線飯田橋	都営大江戸線飯田橋 南北線飯田橋
池 袋	山手線池袋 丸ノ内線（1）池袋 東上線池袋	埼京線池袋 有楽町線池袋 副都心線池袋	湘南新宿ライン池袋 池袋線池袋
石 岡	常磐線快速石岡	鹿島鉄道線石岡	
板 橋 関 連	埼京線板橋	都営三田線新板橋	東上線下板橋
市 ヶ 谷	中央本線市ヶ谷 有楽町線市ヶ谷	総武線各駅停車市ヶ谷 南北線市ヶ谷	都営新宿線市ヶ谷
市 川 関 連	総武線各駅停車市川	総武本線市川	京成本線市川真間
市 川 塩 浜	京葉線（1）市川塩浜	京葉線（3）市川塩浜	
稻 毛	総武線各駅停車稻毛	総武本線稻毛	
稻 田 堤	南武線稻田堤	相模原線京王稻田堤	
上 野	東北本線上野 山手線上野 上越新幹線上野 京成本線京成上野	京浜東北・根岸線上野 高崎線上野 銀座線上野	常磐線快速上野 東北新幹線上野 日比谷線上野
鶯 谷	京浜東北・根岸線鶯谷	山手線鶯谷	
牛 田 関 連	伊勢崎線牛田	京成本線京成関屋	
浦 和	東北本線浦和	京浜東北・根岸線浦和	高崎線浦和
江 ノ 島 関 連	江ノ島線片瀬江ノ島	江ノ島電鉄線江ノ島	湘南モノレール江の島線湘南江の島
恵 比 寿	山手線恵比寿 日比谷線恵比寿	埼京線恵比寿	湘南新宿ライン恵比寿
海 老 名	相模線海老名	小田原線海老名	相模鉄道本線海老名
王 子	京浜東北・根岸線王子	南北線王子	
大 網	外房線大網	東金線大網	
大 井 町	京浜東北・根岸線大井町	大井町線大井町	りんかい線大井町
大 岡 山	目黒線大岡山	大井町線大岡山	
大 久 保	中央本線大久保	総武線各駅停車大久保	
大 崎	山手線大崎 りんかい線大崎	埼京線大崎	湘南新宿ライン大崎
大 船	東海道本線大船 湘南モノレール江の島線大船	京浜東北・根岸線大船	横須賀線大船

IV. 参考

首都圏（2）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
大宮	東北本線大宮 高崎線大宮 東北新幹線大宮 伊奈線大宮	京浜東北・根岸線大宮 埼京線大宮 上越新幹線大宮	川越線大宮 湘南新宿ライン大宮 野田線大宮
御徒町 関 連	京浜東北・根岸線御徒町 銀座線上野広小路	山手線御徒町 日比谷線仲御徒町	都営大江戸線上野御徒町
小川	国分寺線小川	拝島線小川	
小川 町	八高線小川町	東上線小川町	
荻 窪	中央本線荻窪	総武線各駅停車荻窪	丸ノ内線（1）荻窪
尾久	東北本線尾久	高崎線尾久	
越 生	八高線越生	越生線越生	
押上 関 連	都営浅草線押上 押上線押上	半蔵門線押上	伊勢崎線押上
お台場海浜公園 関 連	東京臨海新交通臨海線お台場海浜公園	りんかい線東京テレポート	
小田原	東海道本線小田原 箱根登山鉄道線小田原	東海道新幹線小田原 大雄山線小田原	小田原線小田原
御茶ノ水 関 連	中央本線御茶ノ水 丸ノ内線（1）御茶ノ水	総武線各駅停車御茶ノ水 丸ノ内線（1）淡路町	都営新宿線小川町 千代田線新御茶ノ水
表参道	銀座線表参道	千代田線表参道	半蔵門線表参道
小山	東北本線小山 東北新幹線小山	水戸線小山	両毛線小山
柏	常磐線快速柏	常磐線各駅停車柏	野田線柏
春日 関 連	都営三田線春日 南北線後楽園	都営大江戸線春日	丸ノ内線（1）後楽園
春日 部	伊勢崎線春日部	野田線春日部	
上総中野	小浜鉄道線上総中野	いすみ線上総中野	
霞ヶ関 関 連	丸ノ内線（1）霞ヶ関	日比谷線霞ヶ関	千代田線霞ヶ関
片倉	横浜線片倉	高尾線京王片倉	
香取	成田線香取	鹿島線香取	
勝田 台	京成本線勝田台	東葉高速線東葉勝田台	
金沢八景	京浜急行本線金沢八景	逗子線金沢八景	金沢シーサイド線金沢八景
金町	常磐線各駅停車金町	金町線京成金町	
鎌倉	横須賀線鎌倉	江ノ島電鉄線鎌倉	
蒲田	京浜東北・根岸線蒲田 池上線蒲田	京浜急行本線京急蒲田 東急多摩川線蒲田	空港線京急蒲田
上大岡	横浜市営1、3号線上大岡	京浜急行本線上大岡	
亀戸	総武線各駅停車亀戸	亀戸線亀戸	
茅場町	日比谷線茅場町	東西線茅場町	
川越 関 連	川越線川越 東上線川越市	新宿線本川越	東上線川越
川崎	東海道本線川崎 京浜急行本線京急川崎	京浜東北・根岸線川崎 大師線京急川崎	南武線川崎
神田	中央本線神田 銀座線神田	京浜東北・根岸線神田	山手線神田
関内	京浜東北・根岸線関内	横浜市営1、3号線関内	
菊名	横浜線菊名	東横線菊名	
木更津	内房線木更津	久留里線木更津	
北朝霞 関 連	武蔵野線北朝霞	東上線朝霞台	
北千住	常磐線快速北千住 千代田線北千住	常磐線各駅停車北千住 伊勢崎線北千住	日比谷線北千住 つくばエクスプレス北千住
北習志野	新京成線北習志野	東葉高速線北習志野	
北野	京王線北野	高尾線北野	
吉祥寺	中央本線吉祥寺	総武線各駅停車吉祥寺	井の頭線吉祥寺
清澄白河	都営大江戸線清澄白河	半蔵門線清澄白河	
銀座	銀座線銀座 有楽町線銀座一丁目	丸ノ内線（1）銀座	日比谷線銀座
錦糸町	総武線各駅停車錦糸町	総武本線錦糸町	半蔵門線錦糸町
空港第2ビル	成田支線（2）空港第2ビル	京成本線空港第2ビル	成田スカイアクセス空港第2ビル
久喜	東北本線久喜	伊勢崎線久喜	

首都圏（3）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
九段下	都営新宿線九段下	東西線九段下	半蔵門線九段下
熊谷	高崎線熊谷	上越新幹線熊谷	秩父本線熊谷
弘明寺	横浜市営1、3号線弘明寺	京浜急行本線弘明寺	
蔵前	都営浅草線蔵前	都営大江戸線蔵前	
栗橋	東北本線栗橋	日光線栗橋	
久里浜	横須賀線久里浜	久里浜線京急久里浜	
京成津田沼	京成本線京成津田沼	千葉線京成津田沼	新京成線京成津田沼
五井	内房線五井	小湊鉄道線五井	
高円寺	中央本線高円寺	総武線各駅停車高円寺	
国府津	東海道本線国府津	御殿場線国府津	
豪徳寺	小田原線豪徳寺	世田谷線山下	
国道	鶴見線（1）国道	京浜急行本線花月園前	
国分寺	中央本線国分寺	国分寺線国分寺	多摩湖線国分寺
小平	新宿線小平	拝島線小平	
小竹向原	有楽町線小竹向原	西武有楽町線小竹向原	副都心線小竹向原
五反田	山手線五反田	都営浅草線五反田	池上線五反田
国会議事堂前	銀座線溜池山王	丸ノ内線（1）国会議事堂前	千代田線国会議事堂前
高麗川	南北線溜池山王		
高麗川	八高線高麗川	川越線高麗川	
駒込	山手線駒込	南北線駒込	
さいたま新都心	東北本線さいたま新都心	京浜東北・根岸線さいたま新都心	高崎線さいたま新都心
坂戸	東上線坂戸	越生線坂戸	
相模大野	小田原線相模大野	江ノ島線相模大野	
佐倉	総武本線佐倉	成田線佐倉	
桜木町	京浜東北・根岸線桜木町	横浜市営1、3号線桜木町	
佐貫	常磐線快速佐貫	竜ヶ崎線佐貫	
三軒茶屋	世田谷線三軒茶屋	田園都市線三軒茶屋	
尻手	南武線尻手	南武支線尻手	
品川	東海道本線品川	京浜東北・根岸線品川	山手線品川
品川	横須賀線品川	東海道新幹線品川	京浜急行本線品川
信濃町	中央本線信濃町	総武線各駅停車信濃町	
渋谷	山手線渋谷	埼京線渋谷	湘南新宿ライン渋谷
渋谷	銀座線渋谷	半蔵門線渋谷	井の頭線渋谷
渋谷	東横線渋谷	田園都市線渋谷	副都心線渋谷
下北沢	小田原線下北沢	井の頭線下北沢	
下高井戸	京王線下高井戸	世田谷線下高井戸	
下館	水戸線下館	常総線下館	
自由が丘	東横線自由が丘	大井町線自由が丘	
湘南台	横浜市営1、3号線湘南台	江ノ島線湘南台	いずみ野線湘南台
白金台	都営三田線白金台	南北線白金台	
白金高輪	都営三田線白金高輪	南北線白金高輪	
新御徒町	都営大江戸線新御徒町	つくばエクスプレス新御徒町	
新鎌ヶ谷	野田線新鎌ヶ谷	新京成線新鎌ヶ谷	北総線新鎌ヶ谷
新鎌ヶ谷	成田スカイアクセス新鎌ヶ谷		
新川崎	南武線鹿島田	横須賀線新川崎	湘南新宿ライン新川崎
新木場	京葉線（1）新木場	有楽町線新木場	りんかい線新木場
新小岩	総武線各駅停車新小岩	総武本線新小岩	
小平	武蔵野線小平	多摩湖線青梅街道	
新子安	京浜東北・根岸線新子安	京浜急行本線京急新子安	
新宿	中央本線新宿	総武線各駅停車新宿	山手線新宿
新宿	埼京線新宿	湘南新宿ライン新宿	都営新宿線新宿三丁目
新宿	都営新宿線新宿	都営大江戸線新宿西口	都営大江戸線新宿
新宿	丸ノ内線（1）新宿三丁目	丸ノ内線（1）新宿	小田原線新宿
新宿	京王線新宿	新宿線西武新宿	副都心線新宿三丁目
新杉田	京浜東北・根岸線新杉田	京浜急行本線新杉田	金沢シーサイド線新杉田
新橋	東海道本線新橋	京浜東北・根岸線新橋	山手線新橋
新橋	横須賀線新橋	都営浅草線新橋	都営三田線内幸町
新橋	都営大江戸線汐留	銀座線新橋	東京臨海新交通臨海線新橋
新橋	東京臨海新交通臨海線汐留		

IV. 参考

首都圏（4）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
神保町	都営三田線神保町	都営新宿線神保町	半蔵門線神保町
新松戸	常磐線各駅停車新松戸	武蔵野線新松戸	総武流山線幸谷
新丸子	東横線新丸子	目黒線新丸子	
新百合ヶ丘	小田原線新百合ヶ丘	多摩線新百合ヶ丘	
新横浜	横浜線新横浜	東海道新幹線新横浜	横浜市営1、3号線新横浜
水道橋	中央本線水道橋	総武線各駅停車水道橋	都営三田線水道橋
巢鴨	山手線巢鴨	都営三田線巢鴨	
逗子	横須賀線逗子	逗子線新逗子	
住吉	都営新宿線住吉	半蔵門線住吉	
西武球場前	狭山線西武球場前	山口線西武球場前	
西武遊園地	多摩湖線西武遊園地	山口線西武遊園地	
泉岳寺	都営浅草線泉岳寺	京浜急行本線泉岳寺	
千駄ヶ谷	中央本線千駄ヶ谷	総武線各駅停車千駄ヶ谷	
蘇我	外房線蘇我	内房線蘇我	京葉線（1）蘇我
高尾	中央本線高尾	高尾線高尾	
高砂	京成本線京成高砂	金町線京成高砂	北総線京成高砂
高田馬場	山手線高田馬場 成田スカイアクセス京成高砂	東西線高田馬場	新宿線高田馬場
高幡不動	京王線高幡不動	動物園線高幡不動	多摩都市モノレール線高幡不動
立川	中央本線立川 多摩都市モノレール線立川南	南武線立川 多摩都市モノレール線立川北	青梅線立川
多摩川	京浜東北・根岸線多摩川	山手線多摩川	東急多摩川線多摩川
玉川上水	東横線多摩川 相模原線京王多摩センター	目黒線多摩川 多摩都市モノレール線玉川上水	多摩都市モノレール線多摩センター
多摩動物公園	多摩線小田急多摩センター 動物園線多摩動物公園	相模原線京王多摩センター 多摩都市モノレール線多摩動物公園	多摩都市モノレール線多摩センター
茅ヶ崎	東海道本線茅ヶ崎	相模線茅ヶ崎	
千葉	総武線各駅停車千葉 内房線千葉 千葉都市モノレール1号線千葉	総武本線千葉 千葉線京成千葉	外房線千葉 千葉都市モノレール2号線千葉
千葉中央	千葉線千葉中央	千原線千葉中央	
千葉みなと	京葉線（1）千葉みなと	千葉都市モノレール1号線千葉みなと	
中央林間	江ノ島線中央林間	田園都市線中央林間	
調布	京王線調布	相模原線調布	
都賀	総武本線都賀	千葉都市モノレール2号線都賀	
月島	都営大江戸線月島	有楽町線月島	
築地	日比谷線築地	有楽町線新富町	
津田沼	総武線各駅停車津田沼	総武本線津田沼	新京成線新津田沼
鶴見	京浜東北・根岸線鶴見	鶴見線（1）鶴見	京浜急行本線京急鶴見
田園調布	東横線田園調布	目黒線田園調布	
天空橋	空港線天空橋	東京モノレール羽田線天空橋	
天王洲アイル	りんかい線天王洲アイル	東京モノレール羽田線天王洲アイル	
天王台	常磐線快速天王台	常磐線各駅停車天王台	
東京	東海道本線東京 総武本線東京 京葉線（1）東京 東海道新幹線東京 丸ノ内線（1）東京 千代田線二重橋前	中央本線東京 山手線東京 東北新幹線東京 都営三田線大手町 東西線大手町 半蔵門線大手町	京浜東北・根岸線東京 横須賀線東京 上越新幹線東京 丸ノ内線（1）大手町 千代田線大手町
東武動物公園	伊勢崎線東武動物公園	日光線東武動物公園	
戸越	都営浅草線戸越	池上線戸越銀座	大井町線戸越公園
所沢	新宿線所沢	池袋線所沢	
豊島園	都営大江戸線豊島園	豊島線豊島園	
栃木	両毛線栃木	日光線栃木	
戸塚	東海道本線戸塚	横須賀線戸塚	横浜市営1、3号線戸塚
取手	常磐線快速取手	常磐線各駅停車取手	常総線取手
中井	都営大江戸線中井	新宿線中井	
長津田	横浜線長津田	田園都市線長津田	こどもの国線長津田
中野	中央本線中野	総武線各駅停車中野	東西線中野

首都圏（5）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
中野坂上	都営大江戸線中野坂上	丸ノ内線（1）中野坂上	丸ノ内線（2）中野坂上
中野延	都営浅草線中延	大井町線中延	
中目黒	日比谷線中目黒	東横線中目黒	
中山	総武線各駅停車下総中山	京成本線京成中山	
永山	多摩線小田急永山	相模原線京王永山	
流山おおたかの森	野田線流山おおたかの森	つくばエクスプレス流山おおたかの森	
成田	成田線成田	成田支線（1）成田	成田支線（2）成田
	京成本線京成成田	東成田線京成成田	
成田空港	成田支線（2）成田空港	京成本線成田空港	成田スカイアクセス成田空港
成増	有楽町線地下鉄成増	東上線成増	副都心線地下鉄成増
成東	総武本線成東	東金線成東	
西新井	伊勢崎線西新井	大師線西新井	
西大井	横須賀線西大井	湘南新宿ライン西大井	
西荻窪	中央本線西荻窪	総武線各駅停車西荻窪	
西国分寺	中央本線西国分寺	武蔵野線西国分寺	
西所沢	池袋線西所沢	狭山線西所沢	
西日暮里	京浜東北・根岸線西日暮里	山手線西日暮里	千代田線西日暮里
	日暮里・舎人ライナー西日暮里		
西船橋	総武線各駅停車西船橋	武蔵野線西船橋	京葉線（2）西船橋
	京葉線（3）西船橋	東西線西船橋	京成本線京成西船
	東葉高速線西船橋		
日暮里	京浜東北・根岸線日暮里	常磐線快速日暮里	山手線日暮里
	京成本線日暮里	日暮里・舎人ライナー日暮里	
日本橋	都営浅草線日本橋	銀座線日本橋	東西線日本橋
人形町	都営浅草線人形町	日比谷線人形町	半蔵門線水天宮前
練馬	都営大江戸線練馬	池袋線練馬	豊島線練馬
	西武有楽町線練馬		
登戸	南武線登戸	小田原線登戸	
拝島	八高線拝島	青梅線拝島	五日市線拝島
	拝島線拝島		
萩山	多摩湖線萩山	拝島線萩山	
馬喰町	総武本線馬喰町	都営浅草線東日本橋	都営新宿線馬喰横山
橋本	横浜線橋本	相模線橋本	相模原線橋本
旗の台	池上線旗の台	大井町線旗の台	
八王子	中央本線八王子	横浜線八王子	八高線八王子
	京王線京王八王子		
八丁堀	南武線八丁堀	京浜急行本線八丁堀	
八丁堀	京葉線（1）八丁堀	日比谷線八丁堀	
羽生	伊勢崎線羽生	秋父本線羽生	
羽田空港	空港線羽田空港	東京モノレール羽田線羽田空港第2ビル	東京モノレール羽田線羽田空港第1ビル
	東京モノレール羽田線羽田空港国際線ビル	空港線羽田空港国際線ターミナル	
浜川崎	南武支線浜川崎	鶴見線（1）浜川崎	
浜松町	京浜東北・根岸線浜松町	山手線浜松町	都営浅草線大門
	都営大江戸線大門	東京モノレール羽田線モノレール浜松町	
原宿	山手線原宿	千代田線明治神宮前	副都心線明治神宮前
東神奈川	京浜東北・根岸線東神奈川	横浜線東神奈川	京浜急行本線仲木戸
東川口	武蔵野線東川口	埼玉高速鉄道線東川口	
東銀座	都営浅草線東銀座	日比谷線東銀座	
東中野	中央本線東中野	総武線各駅停車東中野	都営大江戸線東中野
東成田	東成田線東成田	芝山鉄道線東成田	
東飯能	八高線東飯能	池袋線東飯能	
東府中	京王線東府中	競馬場線東府中	
東松戸	武蔵野線東松戸	北総線東松戸	成田スカイアクセス東松戸
東村山	新宿線東村山	西武園線東村山	国分寺線東村山
曳舟	伊勢崎線曳舟	亀戸線曳舟	押上線京成曳舟
	伊勢崎線（2）曳舟		
藤沢	東海道本線藤沢	江ノ島線藤沢	江ノ島電鉄線藤沢
二子玉川	大井町線二子玉川	田園都市線二子玉川	
二俣川	相模鉄道本線二俣川	いずみ野線二俣川	
府中本町	南武線府中本町	武蔵野線府中本町	

IV. 参考

首都圏（6）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名		
船 橋	総武線各駅停車船橋 京成本線京成船橋	総武本線船橋	野田線船橋
分 倍 河 原 関 連	南武線分倍河原	京王線分倍河原	
堀 ノ 内	京浜急行本線堀ノ内	久里浜線堀ノ内	
本 郷 三 丁 目	都営大江戸線本郷三丁目	丸ノ内線（1）本郷三丁目	
本 千 葉	外房線本千葉	内房線本千葉	
幕 張 本 郷	総武線各駅停車幕張本郷	千葉線京成幕張本郷	
町 田	横浜線町田	小田原線町田	
町 屋	千代田線町屋	京成本線町屋	
松 田 関 連	御殿場線松田	小田原線新松田	
松 戸	常磐線快速松戸	常磐線各駅停車松戸	新京成線松戸
馬 橋	常磐線各駅停車馬橋	総武流山線馬橋	
溝 ノ 口 関 連	南武線武蔵溝ノ口	田園都市線溝ノ口	大井町線溝ノ口
三 鷹	中央本線三鷹	総武線各駅停車三鷹	
三 田 関 連	京浜東北・根岸線田町 都営三田線三田	山手線田町	都営浅草線三田
三 越 前 関 連	総武本線新日本橋	銀座線三越前	半蔵門線三越前
南 浦 和	京浜東北・根岸線南浦和	武蔵野線南浦和	
南 越 谷 関 連	武蔵野線南越谷	伊勢崎線新越谷	
南 千 住	常磐線快速南千住	日比谷線南千住	つくばエクスプレス南千住
南 流 山	武蔵野線南流山	つくばエクスプレス南流山	
南 船 橋	京葉線（1）南船橋	京葉線（2）南船橋	
武 蔵 浦 和	武蔵野線武蔵浦和	埼京線武蔵浦和	
武 蔵 小 杉	南武線武蔵小杉 横須賀線武蔵小杉	東横線武蔵小杉 湘南新宿ライン武蔵小杉	目黒線武蔵小杉
武 蔵 境	中央本線武蔵境	多摩川線武蔵境	
武 蔵 野 台 関 連	京王線武蔵野台	京王線多摩園	多摩川線白糸台
明 大 前	京王線明大前	井の頭線明大前	
目 黒	山手線目黒 目黒線目黒	都営三田線目黒	南北線目黒
本 八 幡 関 連	総武線各駅停車本八幡	都営新宿線本八幡	京成本線京成八幡
森 下 谷	都営新宿線森下 常総線守谷	都営大江戸線森下 つくばエクスプレス守谷	
門 前 仲 町	都営大江戸線門前仲町	東西線門前仲町	
八 柱 関 連	武蔵野線新八柱	新京成線八柱	
大 和	江ノ島線大和	相模鉄道本線大和	
ユ ー カ リ が 丘	京成本線ユーカリが丘	ユーカリが丘線ユーカリが丘	
有 楽 町 関 連	京浜東北・根岸線有楽町 日比谷線日比谷	山手線有楽町 千代田線日比谷	都営三田線日比谷 有楽町線有楽町
横 須 賀 関 連	横須賀線横須賀	京浜急行本線汐入	
横 浜	東海道本線横浜 湘南新宿ライン横浜 東横線横浜	京浜東北・根岸線横浜 横浜市営1、3号線横浜 相模鉄道本線横浜	横須賀線横浜 京浜急行本線横浜 みなとみらい線横浜
四 ッ 谷	中央本線四ッ谷 南北線四ッ谷	総武線各駅停車四ッ谷	丸ノ内線（1）四ッ谷
代 ヶ 木	中央本線代々木 都営大江戸線代々木	総武線各駅停車代々木	山手線代々木
代 ヶ 木 上 原	千代田線代々木上原	小田原線代々木上原	
代 ヶ 木 公 園 関 連	千代田線代々木公園	小田原線代々木八幡	
寄 居	八高線寄居	東上線寄居	秩父本線寄居
両 国	総武線各駅停車両国	都営大江戸線両国	
六 本 木	都営大江戸線六本木	日比谷線六本木	
和 光 市	有楽町線和光市	東上線和光市	副都心線和光市
日 吉	目黒線日吉	グリーンライン日吉	
セ ン タ ー 南	グリーンラインセンター南	ブルーラインセンター南	
中 山	横浜線中山	グリーンライン中山	
平 和 台	有楽町線平和台	副都心線平和台	
水 川 台	有楽町線水川台	副都心線水川台	
千 川	有楽町線千川	副都心線千川	
要 町	有楽町線要町	副都心線要町	
元 住 吉	目黒線元住吉	東横線元住吉	
二 子 新 地	田園都市線二子新地	大井町線二子新地	
高 津	田園都市線高津	大井町線高津	
千 葉 ニ ュ ー タ ウ ン 中 央	北総線千葉ニュータウン中央	成田スカイアクセス千葉ニュータウン中央	
印 旛 日 本 医 大	北総線印旛日本医大	成田スカイアクセス印旛日本医大	
豊 洲	ゆりかもめ豊洲	有楽町線豊洲	

中京圏（1）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
赤池	名古屋市交鶴舞線赤池	名鉄豊田線赤池
新瑞橋	名古屋市交名城線新瑞橋	名古屋市交桜通線新瑞橋
伊勢若松	近鉄名古屋線伊勢若松	近鉄鈴鹿線伊勢若松
一宮	東海道本線尾張一宮 名鉄尾西線名鉄一宮	名鉄名古屋本線名鉄一宮
犬山	名鉄小牧線犬山 名鉄広見線犬山	名鉄犬山線犬山
今池	名古屋市交東山線今池	名古屋市交桜通線今池
鶯沼	高山本線鶯沼 名鉄各務原線新鶯沼	名鉄犬山線新鶯沼
梅坪	名鉄三河線梅坪	名鉄豊田線梅坪
上挙母	名鉄三河線上挙母	愛知環状鉄道線新上挙母
江吉良	名鉄竹鼻線江吉良	名鉄羽島線江吉良
恵那	中央本線恵那	明知鉄道明知線恵那
大江	名鉄常滑線大江	名鉄築港支線大江
大垣	東海道本線大垣 近鉄養老線大垣	東海道線(1)大垣 樽見鉄道樽見線大垣
大曾根	中央本線大曾根 名鉄瀬戸線大曾根	名古屋市交名城線大曾根
太田川	名鉄常滑線太田川	名鉄河和線太田川
大府	東海道本線大府	武豊線大府
岡崎	東海道本線岡崎	愛知環状鉄道線岡崎
岡崎公園前	名鉄名古屋本線岡崎公園前	愛知環状鉄道線中岡崎
笠松	名鉄名古屋本線笠松	名鉄竹鼻線笠松
勝川	中央本線勝川	東海交通事業城北線勝川
金山	東海道本線金山 名古屋市交名城線金山 名鉄名古屋本線金山	中央本線金山 名古屋市交名港線金山
可児	太多線可児	名鉄広見線新可児
蒲郡	東海道本線蒲郡	名鉄蒲郡線蒲郡
上飯田	名古屋市交上飯田線上飯田	名鉄小牧線上飯田
上小田井	名古屋市交鶴舞線上小田井	名鉄犬山線上小田井
上前津	名古屋市交名城線上前津	名古屋市交鶴舞線上前津
刈谷	東海道本線刈谷	名鉄三河線刈谷
河原田	関西本線河原田	伊勢鉄道伊勢線河原田
岐阜	東海道本線岐阜 名鉄名古屋本線名鉄岐阜	高山本線岐阜 名鉄各務原線名鉄岐阜
岐阜羽島	東海道新幹線岐阜羽島	名鉄羽島線新羽島
吉良吉田	名鉄蒲郡線吉良吉田	名鉄西尾線吉良吉田
近鉄四日市	近鉄名古屋線近鉄四日市 近鉄内部線近鉄四日市	近鉄湯の山線近鉄四日市
桑名	関西本線桑名 近鉄養老線桑名	近鉄名古屋線桑名 三岐鉄道北勢線西桑名
国府	名鉄名古屋本線国府	名鉄豊川線国府
高蔵寺	中央本線高蔵寺	愛知環状鉄道線高蔵寺
御器所	名古屋市交鶴舞線御器所	名古屋市交桜通線御器所
小牧	名鉄小牧線小牧	桃花台新交通桃花台線小牧
小牧原	名鉄小牧線小牧原	桃花台新交通桃花台線小牧原

IV. 参考

中京圏（2）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
栄	名古屋市交東山線栄 名鉄瀬戸線栄町	名古屋市交名城線栄
新 安 城 神 宮 前	名鉄名古屋本線新安城 東海道本線熱田 名鉄常滑線神宮前	名鉄西尾線新安城 名鉄名古屋本線神宮前
新 瀬 戸 須 ケ 口 多 治 見	名鉄瀬戸線新瀬戸 名鉄名古屋本線須ヶ口 中央本線多治見	愛知環状鉄道線瀬戸市 名鉄津島線須ヶ口 太多線多治見
千 種 知 立	中央本線千種 名鉄名古屋本線知立	名古屋市交東山線千種 名鉄三河線知立
津	紀勢本線津 伊勢鉄道伊勢線津	近鉄名古屋線津
津 島 鶴 舞 常 滑	名鉄津島線津島 中央本線鶴舞 名鉄常滑線常滑	名鉄尾西線津島 名古屋市交鶴舞線鶴舞 名鉄空港線常滑
富 田	関西本線富田 三岐鉄道三岐線近鉄富田	近鉄名古屋線近鉄富田
豊 川 豊 田 市 豊 橋	飯田線豊川 名鉄三河線豊田市 東海道新幹線豊橋 飯田線豊橋 豊橋鉄道渥美線新豊橋	名鉄豊川線豊川稲荷 愛知環状鉄道線新豊田 東海道本線豊橋 名鉄名古屋本線豊橋
長 島 名 古 屋	関西本線長島 東海道新幹線名古屋 関西本線名古屋 名古屋市交東山線名古屋 名鉄名古屋本線名鉄名古屋 名古屋臨海高速鉄道あおなみ線名古屋	近鉄名古屋線近鉄長島 東海道本線名古屋 中央本線名古屋 名古屋市交桜通線名古屋 近鉄名古屋線近鉄名古屋
八 田	関西本線八田 近鉄名古屋線近鉄八田	名古屋市交東山線八田
久 屋 大 通 日 永	名古屋市交名城線久屋大通 近鉄内部線日永	名古屋市交桜通線久屋大通 近鉄八王子線日永
枇 杷 島 富 貴	東海道本線枇杷島 名鉄河和線富貴	東海交通事業城北線枇杷島 名鉄知多新線富貴
藤 が 丘 伏 見	名古屋市交東山線藤が丘 名古屋市交東山線伏見	愛知高速交通東部丘陵線藤が丘 名古屋市交鶴舞線伏見
平 安 通 堀 田	名古屋市交名城線平安通 名古屋市交名城線堀田	名古屋市交上飯田線平安通 名鉄名古屋本線堀田
丸 の 内 三 河 安 城	名古屋市交鶴舞線丸の内 東海道新幹線三河安城	名古屋市交桜通線丸の内 東海道本線三河安城
三 河 塩 津 美 濃 太 田	東海道本線三河塩津 高山本線美濃太田 長良川鉄道美濃太田	名鉄蒲郡線蒲郡競艇場前 太多線美濃太田
本 山 八 草 八 事 弥 富	名古屋市交東山線本山 愛知環状鉄道線八草 名古屋市交名城線八事 関西本線弥富	名古屋市交名城線本山 愛知高速交通東部丘陵線万博八草 名古屋市交鶴舞線八事 名鉄尾西線弥富
	近鉄名古屋線近鉄弥富	

近畿圏（1）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名
粟 生	加古川線粟生 神戸電鉄粟生線粟生
明 石	山陽本線明石 山陽電気鉄道本線山陽明石
芦 原 橋	大阪環状線芦原橋 南海汐見橋線芦原町
尼 崎（ J R ）	東海道本線尼崎 福知山線尼崎 J R 東西線尼崎
尼 崎（ 阪 神 ）	阪神本線尼崎 阪神西大阪線尼崎
有 馬 口	神戸電鉄有馬線有馬口 神戸電鉄三田線有馬口
阿 波 座	大阪市交中央線阿波座 大阪市交千日前線阿波座
淡 路	阪急京都本線淡路 阪急千里線淡路
伊 賀 上 野	関西本線伊賀上野 近鉄伊賀線伊賀上野
伊 賀 神 戸	近鉄大阪線伊賀神戸 近鉄伊賀線伊賀神戸
生 駒	近鉄奈良線生駒 近鉄生駒線生駒 近鉄東大阪線生駒
石 橋	阪急宝塚本線石橋 阪急箕面線石橋
石 山	東海道本線石山 京阪石山坂本線京阪石山
泉 佐 野	南海本線泉佐野 南海空港線泉佐野
板 宿	神戸市交西神・山手線板宿 山陽電気鉄道本線板宿
今 里	大阪市交千日前線今里 近鉄大阪線今里 近鉄奈良線今里 今里筋線今里
今 津	阪神本線今津 阪急今津線阪急今津
今 宮	大阪環状線今宮 関西本線今宮
魚 崎	阪神本線魚崎 神戸新交通六甲アイランド線魚崎
江 坂	大阪市交御堂筋線江坂 北大阪急行南北線江坂
王 寺	関西本線王寺 和歌山線王寺 近鉄田原本線新王寺 近鉄生駒線王寺
黄 檗	奈良線黄檗 京阪宇治線黄檗
近 江 八 幡	東海道本線近江八幡 近江鉄道八日市線近江八幡
大 阪 ・ 梅 田	東海道本線大阪 大阪環状線大阪 福知山線大阪 J R 東西線北新地 大阪市交御堂筋線梅田 大阪市交谷町線東梅田 大阪市交四つ橋線西梅田 阪神本線阪神梅田 阪急神戸本線阪急梅田 阪急宝塚本線阪急梅田 阪急京都本線阪急梅田
鳳	阪和線鳳 東羽衣支線鳳
小 倉	奈良線 J R 小倉 近鉄京都線小倉
貝 塚	南海本線貝塚 水間鉄道水間線貝塚
加 古 川	山陽本線加古川 加古川線加古川
香 芝	和歌山線香芝 近鉄大阪線近鉄下田
橿 原 神 宮 前	近鉄南大阪線橿原神宮前 近鉄橿原線橿原神宮前 近鉄吉野線橿原神宮前
柏 原	関西本線柏原 近鉄道明寺線柏原
帷 子 ノ 辻	京福嵐山線帷子ノ辻 京福北野線帷子ノ辻
桂	阪急京都本線桂 阪急嵐山線桂
門 真 市	京阪本線門真市 大阪高速鉄道大阪モノレール線門真市
烏 丸 御 池	京都市交東西線烏丸御池 京都市交東西線烏丸御池
河 内 磐 船	片町線河内磐船 京阪交野線河内森
河 内 長 野	近鉄長野線河内長野 南海高野線河内長野
河 内 山 本	近鉄大阪線河内山本 近鉄信貴線河内山本

IV. 参考

近畿圏（2）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
川西能勢口	福知山線川西池田 能勢電鉄妙見線川西能勢口	阪急宝塚本線川西能勢口
関西空港 岸里玉出	関西空港線関西空港 南海本線岸里玉出 南海汐見橋線岸里玉出	南海空港線関西空港 南海高野線岸里玉出
北浜 木津	大阪市交堺筋線北浜 関西本線木津 片町線木津	京阪本線北浜 奈良線木津
紀ノ川 貴生川	南海本線紀ノ川 草津線貴生川	南海加太線紀ノ川 近江鉄道近江本線貴生川
京田辺	片町線京田辺	近鉄京都線新田辺
京都	東海道本線京都 奈良線京都 京都市交烏丸線京都	山陰本線京都 東海道新幹線京都 近鉄京都線京都
京橋	大阪環状線京橋 J R 東西線京橋 京阪本線京橋	片町線京橋 大阪市交長堀鶴見緑地線京橋
草津 五位堂	東海道本線草津 和歌山線 J R 五位堂	草津線草津 近鉄大阪線五位堂
神戸	東海道本線神戸 神戸市交海岸線ハーバーランド 神戸高速東西線(2)高速神戸	山陽本線神戸 神戸高速東西線(1)高速神戸
郡山	関西本線郡山	近鉄橿原線近鉄郡山
コスモスクエア	大阪市交中央線コスモスクエア	大阪市交南港ポートタウン線コスモスクエア
御所	和歌山線御所	近鉄御所線近鉄御所
西院	阪急京都本線阪急西院	京福嵐山本線西院
堺筋本町	大阪市交中央線堺筋本町	大阪市交堺筋線堺筋本町
嵯峨嵐山	山陰本線嵯峨嵐山	京福嵐山線嵯峨駅前
桜井	桜井線桜井	近鉄大阪線桜井
三条	京都市交東西線三条京阪 京阪鴨東線三条	京阪本線三条
三田	福知山線三田	神戸電鉄三田線三田
三ノ宮	東海道本線三ノ宮 神戸市交海岸線三ノ宮・花時計前 阪急神戸本線阪急三ノ宮 神戸新交通ポートアイランド線三ノ宮	神戸市交西神・山手線三ノ宮 阪神本線三ノ宮 神戸高速東西線(1)阪急三ノ宮
塩屋	山陽本線塩屋	山陽電気鉄道本線山陽塩屋
飾磨	山陽電気鉄道本線飾磨	山陽電気鉄道網干線飾磨
四条大宮	阪急京都本線阪急大宮	京福嵐山本線四条大宮
四条烏丸	京都市交烏丸線四条	阪急京都本線烏丸
四条河原町	阪急京都本線河原町	京阪本線四条
下狛	片町線下狛	近鉄京都線狛田
尺土	近鉄南大阪線尺土	近鉄御所線尺土
十三	阪急神戸本線十三 阪急京都本線十三	阪急宝塚本線十三
夙川	阪急神戸本線夙川	阪急甲陽線夙川
新今宮	大阪環状線新今宮 大阪市交御堂筋線動物園前 南海本線新今宮	関西本線新今宮 大阪市交堺筋線動物園前 南海高野線新今宮

近畿圏(3)

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
新 大 阪	山陽新幹線新大阪 東海道新幹線新大阪	東海道本線新大阪 大阪市交御堂筋線新大阪
新 開 地	神戸高速東西線(1)新開地	神戸高速南北線新開地
新 神 戸	山陽新幹線新神戸 北神急行電鉄北神線新神戸	神戸市交西神・山手線新神戸
心 斎 橋	大阪市交御堂筋線心斎橋 大阪市交長堀鶴見緑地線心斎橋	大阪市交四つ橋線四ツ橋
新 長 田	山陽本線新長田 神戸市交海岸線新長田	神戸市交西神・山手線新長田
吹 田	東海道本線吹田	阪急千里線吹田
鈴 蘭 台	神戸電鉄有馬線鈴蘭台	神戸電鉄粟生線鈴蘭台
須 磨	山陽本線須磨	山陽電気鉄道本線山陽須磨
住 之 江 公 園	大阪市交四つ橋線住之江公園	大阪市交南港ポートタウン線住之江公園
住 吉	東海道本線住吉	神戸新交通六甲アイランド線住吉
膳 所	東海道本線膳所	京阪石山坂本線京阪膳所
摂 津 富 田	東海道本線摂津富田	阪急京都本線阪急富田
摂 津 本 山	東海道本線摂津本山	阪急神戸本線岡本
千 里 中 央	北大阪急行南北線千里中央	大阪高速鉄道大阪モノレール線千里中央
大 国 町	大阪市交御堂筋線大国町	大阪市交四つ橋線大国町
大 正	大阪環状線大正	大阪市交長堀鶴見緑地線大正
大 日	大阪市交谷町線大日	大阪高速鉄道大阪モノレール線大日
大 物	阪神本線大物	阪神西大阪線大物
高 田	桜井線高田 近鉄大阪線大和高田	和歌山線高田
高 槻	東海道本線高槻	阪急京都本線高槻市
高 宮	近江鉄道近江本線高宮	近江鉄道多賀線高宮
宝 ヶ 池	叡山電鉄叡山本線宝ヶ池	叡山電鉄鞍馬線宝ヶ池
宝 塚	福知山線宝塚 阪急今津線阪急宝塚	阪急宝塚本線阪急宝塚
竹 田	京都市交烏丸線竹田	近鉄京都線竹田
谷 上	神戸電鉄有馬線谷上	北神急行電鉄北神線谷上
谷 町 九 丁 目	大阪市交谷町線谷町九丁目 近鉄難波線上本町 近鉄奈良線上本町	大阪市交千日前線谷町九丁目 近鉄大阪線上本町
谷 町 四 丁 目	大阪市交谷町線谷町四丁目	大阪市交中央線谷町四丁目
谷 町 六 丁 目	大阪市交谷町線谷町六丁目	大阪市交長堀鶴見緑地線谷町六丁目
玉 造	大阪環状線玉造	大阪市交長堀鶴見緑地線玉造
垂 水	山陽本線垂水	山陽電気鉄道本線山陽垂水
田 原 本	近鉄橿原線田原本	近鉄田原本線西田原本
丹 波 橋	近鉄京都線近鉄丹波橋	京阪本線丹波橋
中 書 島	京阪本線中書島	京阪宇治線中書島
柘 植	関西本線柘植	草津線柘植
鶴 橋	大阪環状線鶴橋 近鉄大阪線鶴橋	大阪市交千日前線鶴橋 近鉄奈良線鶴橋
出 町 柳	京阪鴨東線出町柳	叡山電鉄叡山本線出町柳
天 下 茶 屋	大阪市交堺筋線天下茶屋 南海高野線天下茶屋	南海本線天下茶屋
天神橋筋六丁目	大阪市交谷町線天神橋筋六丁目 阪急千里線天神橋筋六丁目	大阪市交堺筋線天神橋筋六丁目

IV. 参考

近畿圏（4）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
天王寺	大阪環状線天王寺 阪和線天王寺 大阪市交谷町線天王寺	関西本線天王寺 大阪市交御堂筋線天王寺 近鉄南大阪線大阪阿部野橋
天満橋	大阪環状線天満 大阪市交谷町線天満橋 中之島線天満橋	大阪市交堺筋線扇町 京阪本線天満橋
天理	桜井線天理	近鉄天理線天理
東福寺	奈良線東福寺	京阪本線東福寺
道明寺	近鉄南大阪線道明寺	近鉄道明寺線道明寺
中百舌鳥	大阪市交御堂筋線なかもず 大阪府都市開発泉北高速線中百舌鳥	南海高野線中百舌鳥
長居	阪和線長居	大阪市交御堂筋線長居
長田	大阪市交中央線長田	近鉄東大阪線長田
長田	神戸市交西神・山手線長田	神戸高速東西線(1)高速長田
中津	大阪市交御堂筋線中津 阪急宝塚本線阪急中津	阪急神戸本線阪急中津
長堀橋	大阪市交堺筋線長堀橋	大阪市交長堀鶴見緑地線長堀橋
奈良	関西本線奈良 近鉄奈良線近鉄奈良	桜井線奈良
難波	関西本線JR難波 大阪市交四つ橋線なんば 近鉄難波線近鉄難波 南海高野線難波	大阪市交御堂筋線なんば 大阪市交千日前線なんば 南海本線難波 なんば線大阪難波
西明石	山陽新幹線西明石	山陽本線西明石
西大津	湖西線西大津	京阪石山坂本線皇子山
西九条	大阪環状線西九条 阪神西大阪線西九条	桜島線西九条
西代	神戸高速東西線(1)西代	山陽電気鉄道本線西代
西長堀	大阪市交千日前線西長堀	大阪市交長堀鶴見緑地線西長堀
西宮北口	阪急神戸本線西宮北口	阪急今津線西宮北口
二条	山陰本線二条	京都市交東西線二条
日本橋	大阪市交千日前線日本橋 近鉄難波線近鉄日本橋	大阪市交堺筋線日本橋
野田	大阪環状線野田	大阪市交千日前線玉川
野田阪神	JR東西線海老江 阪神本線野田	大阪市交千日前線野田阪神
橋本	和歌山線橋本	南海高野線橋本
浜大津	京阪京津線浜大津	京阪石山坂本線浜大津
阪急塚口	阪急神戸本線阪急塚口	阪急伊丹線阪急塚口
万博記念公園	大阪高速鉄道大阪モノレール線万博記念公園	大阪高速鉄道彩都線万博記念公園
東羽衣	東羽衣支線東羽衣 南海高師浜線羽衣	南海本線羽衣
彦根	東海道本線彦根	近江鉄道近江本線彦根
日根野	阪和線日根野	関西空港線日根野
姫路	山陽新幹線姫路 播但線姫路 山陽電気鉄道本線山陽姫路	山陽本線姫路 姫新線姫路
兵庫	山陽本線兵庫	和田岬支線兵庫
枚方市	京阪本線枚方市	京阪交野線枚方市
平端	近鉄橿原線平端	近鉄天理線平端

近畿圏 (5)

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
福 島	大阪環状線福島 阪神本線福島	J R 東西線新福島
布 施	近鉄大阪線布施	近鉄奈良線布施
古 市	近鉄南大阪線古市	近鉄長野線古市
弁 天 町	大阪環状線弁天町	大阪市交中央線弁天町
祝 園	片町線祝園	近鉄京都線新祝園
蛍 池	阪急宝塚線蛍池	大阪高速鉄道大阪モノレール線蛍池
本 町	大阪市交御堂筋線本町 大阪市交中央線本町	大阪市交四つ橋線本町
舞 子	山陽本線舞子	山陽電気鉄道本線舞子公園
三 国 ケ 丘	阪和線三国ヶ丘	南海高野線三国ヶ丘
み さ き 公 園	南海本線みさき公園	南海多奈川線みさき公園
御 陵	京都市交東西線御陵	京阪京津線御陵
湊 川 公 園	神戸市交西神・山手線湊川公園 神戸電鉄有馬線湊川	神戸高速南北線湊川
南 茨 木	阪急京都本線南茨木	大阪高速鉄道大阪モノレール線南茨木
南 方	大阪市交御堂筋線西中島南方	阪急京都本線南方
南 森 町	J R 東西線大阪天満宮 大阪市交堺筋線南森町	大阪市交谷町線南森町
三 山 木	片町線 J R 三山木	近鉄京都線三山木
武 庫 川	阪神本線武庫川	阪神武庫川線武庫川
元 町	東海道本線元町 神戸高速東西線(2)阪神元町	阪神本線元町
桃 山 御 陵 前	近鉄京都線桃山御陵前	京阪本線伏見桃山
森 ノ 宮	大阪環状線森ノ宮 大阪市交長堀鶴見緑地線森ノ宮	大阪市交中央線森ノ宮
厄 神	加古川線厄神	三木鉄道三木線厄神
山 崎	東海道本線山崎	阪急京都本線大山崎
山 下	能勢電鉄妙見線山下	能勢電鉄日生線山下
山 科	東海道本線山科 京都市交東西線山科	湖西線山科 京阪京津線京阪山科
山 田	阪急千里線山田	大阪高速鉄道大阪モノレール線山田
大 和 西 大 寺	近鉄奈良線大和西大寺 近鉄橿原線大和西大寺	近鉄京都線大和西大寺
大 和 八 木	近鉄大阪線大和八木	近鉄橿原線大和八木
八 日 市	近江鉄道近江本線八日市	近江鉄道八日市線八日市
横 山	神戸電鉄三田線横山	神戸電鉄公園都市線横山
吉 野 口	和歌山線吉野口	近鉄吉野線吉野口
淀 屋 橋	大阪市交御堂筋線淀屋橋 中之島線大江橋	京阪本線淀屋橋
りんくうタウン	関西空港線りんくうタウン	南海空港線りんくうタウン
六 地 蔵	奈良線六地蔵 京阪宇治線六地蔵	京都市交東西線六地蔵
和 歌 山	和歌山線和歌山 紀勢本線和歌山	阪和線和歌山 南海貴志川線和歌山
和 歌 山 市	紀勢本線和歌山市 南海和歌山港線和歌山市	南海本線和歌山市
和 田 岬	和田岬支線和田岬	神戸市交海岸線和田岬

IV. 参考

近畿圏（6）

ターミナル名 名称	ターミナルに含まれる駅名	
高井田	大阪市交中央線高井田	おおさか東線高井田中央
河内永和	近鉄奈良線河内永和	おおさか東線JR河内永和
俊徳道	近鉄大阪線俊徳道	おおさか東線JR俊徳道
太子橋今市	大阪市交谷町線太子橋今市	大阪市交今里筋線太子橋今市
関目	京阪本線関目	大阪市交今里筋線関目成育
蒲生四丁目	大阪市交長堀鶴見緑地線蒲生四丁目	大阪市交今里筋線蒲生四丁目
鳴野	片町線鳴野	大阪市交今里筋線鳴野
緑橋	大阪市交中央線緑橋	大阪市交今里筋線緑橋
天神川	京都市交東西線太秦天神川	嵐山本線嵐電天神川
九条	大阪市交中央線九条	なんば線九条
ドーム前	大阪市交中央線ドーム前千代崎	なんば線ドーム前
桜川	大阪市交千日前線桜川	なんば線桜川
肥後橋	大阪市交四つ橋線肥後橋	中之島線渡辺橋

2. 調査の変更点

平成 22 年調査では、前回調査である平成 17 年調査から調査方法の大きな変更はない。ただし、調査ニーズや券種の変化への対応及び調査精度の向上を図るため、鉄道定期券・普通券等利用者調査およびバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査において配布・回収する調査票の内容を一部変更している。前回調査からの調査票の変更点を以下に示す。

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

① 「始業時刻」の追加

- ・列車の遅延への対策等を検討するための政策ニーズから通勤者の始業時刻の設問を追加した。

平成 22 年 調 査	<p>(4) ※通勤されている方のみご記入下さい。 お勤め先の始業時刻をお答え下さい。</p> <p>□□ 時 □□ 分</p> <p>(フレックスタイム制等を導入している会社で、コアタイムが決められている場合は、その開始時刻をご記入下さい)</p>
-------------------------	--

② 「バス定期券保有の有無」の削除

- ・平成 12 年調査までは、鉄道、バス・路面電車のいずれかの定期券を購入している通勤・通学者を対象として、通勤・通学総交通量（定期券）を算出しており、鉄道とバス定期券の重複保有者を除くために質問していた。
- ・バス定期券利用者数が減少する中で、定期券利用者＝通勤・通学総交通量として捉えることが困難であるため、総交通量の算出のための設問を削除することとした。（鉄道、バス・路面電車別に定期券発売枚数を計上し、定期券利用者数の経年変化の分析を行っている）

平成 17 年 調 査	<p>(3) バスの定期券をお持ちですか。</p> <p><input type="checkbox"/> 持っている <input type="checkbox"/> 持っていない</p>
-------------------------	---

IV. 参考

- ③ 「定期券利用」から「利用券種」への変更（1回目、2回目の鉄道利用状況）
- 平成17年調査では、「定期券利用」区間にチェックするようにしていたが、定期券利用者が無回答の場合は、定期券発売実績による拡大の対象外となっていた。
 - 都市交通年報等、他の統計情報との整合性を図るために、「定期券（ICカードを含む）」と「その他」の2区分とした。

平成17年調査	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;"><列車種別></th> <th colspan="1" style="text-align: center;"><定期券></th> <th colspan="3" style="text-align: center;"><混雑具合></th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">各駅停車のみ</td> <td style="text-align: center;">快速・急行等</td> <td style="text-align: center;">有料列車*</td> <td style="text-align: center;">新幹線</td> <td style="text-align: center;">定期券の利用</td> <td style="text-align: center;">非常に混んでいた</td> <td style="text-align: center;">混んでいた</td> <td style="text-align: center;">混んでいない</td> </tr> </thead> <tbody> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">* 乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。</p>	<列車種別>				<定期券>	<混雑具合>			各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*	新幹線	定期券の利用	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない	<input type="checkbox"/>																																														
<列車種別>				<定期券>	<混雑具合>																																																											
各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*	新幹線	定期券の利用	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない																																																									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																									
平成22年調査	<p>(首都圏の例)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">列車種別</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">利用券種</th> <th colspan="3" style="text-align: center;">混雑具合</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">各駅停車のみ</td> <td style="text-align: center;">快速・急行等</td> <td style="text-align: center;">有料列車*2</td> <td style="text-align: center;">新幹線</td> <td style="text-align: center;">定期券 (IC定期含む)</td> <td style="text-align: center;">その他*3</td> <td style="text-align: center;">非常に混んでいた</td> <td style="text-align: center;">混んでいた</td> <td style="text-align: center;">混んでいない</td> </tr> </thead> <tbody> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">*2 乗車券以外に特急券・着席券などが必要な列車。 *3 Suica（定期外）、PASMO（定期外）、切符、回数券などの定期券<u>以外</u>の券種。</p>	列車種別				利用券種		混雑具合			各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*2	新幹線	定期券 (IC定期含む)	その他*3	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない	<input type="checkbox"/>																																												
列車種別				利用券種		混雑具合																																																										
各駅停車のみ	快速・急行等	有料列車*2	新幹線	定期券 (IC定期含む)	その他*3	非常に混んでいた	混んでいた	混んでいない																																																								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																								

IV. 参考

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

① 「運転免許保有の有無」の追加

- ・交通機関選択要因の1つである、「運転免許保有の有無」を設問に追加した。

平成 22 年 調 査	<p>■運転免許の有無(該当する方に○を付けてください。)</p> <p>1. 有り 2. 無し</p>
-------------------------	---

② 「私事」目的の細分化

- ・コミュニティバス等、通勤、通学目的以外の利用を主とした系統の利用特性を把握するため、「私事」を「買い物」、「通院」、「その他私事」に細分化した。

平成 17 年 調 査	<p>問1. バス・路面電車で移動された目的について、該当する番号を答1にご記入ください。</p> <p>1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 私事 5. 帰宅</p>
平成 22 年 調 査	<p>問1. バス・路面電車で移動された目的をお答えください。</p> <p>1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買い物</p> <p>5. 通院 6. その他私事 7. 帰宅</p>

③「バス・路面電車利用区間」における事業者名の記入方法の変更

- ・コミュニティバス利用者については、利用バス会社名の回答が難しいと考えられることから、愛称での回答も可とした。

平成 17 年 調 査	<p>問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバス会社名)と乗車・降車時刻を答2にご記入ください。</p>
平成 22 年 調 査	<p>(首都圏)</p> <p>問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバス会社名または愛称※)と乗車・降車時刻をお答えください。</p> <p>※ハッピーバス、かわせみ号、町田市民バスまちっこ、みんななかまバス、ムーバス、くるりんバス、ハチ公バス、ちいばす、江戸バス、kバス 等</p> <p>(中京圏)</p> <p>問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバス会社名または愛称※)と乗車・降車時刻をお答えください。</p> <p>※地域巡回バス、はあとふるライナー、i-バス、千秋ふれあいバス、ニコニコふれあいバス、柳バス、加納めぐりバス、ききょうバス、多治見市自主運行バス、四日市市自主運行バス、K-バス、とよやまタウンバス</p> <p>(近畿圏)</p> <p>問2. バス・路面電車を利用された区間(乗降停留所名、利用されたバス会社名または愛称※)と乗車・降車時刻をお答えください。</p> <p>※赤バス、枚方市内100円バス(枚方市内循環線)、公共施設循環バス</p>

IV. 参考

④ 「利用券種」の選択肢の見直し

- ・圏域別の各券種の普及状況の変化に伴い、選択肢を見直した。

3圏共通：PASMO (Suica)、ayuca、PiTaPa等のICカードの普及

→「ICカード」の追加

首都圏：バス共通カードの廃止 →「バスカード」の削除

近畿圏：スルッとKANSAIの普及 →「スルッとKANSAI」の追加

平成17年調査	<p>問3. バス・路面電車を利用されたときの券種について、該当する番号を答3にご記入ください。</p> <p>1. 定期券 (IC定期券を含む) <u>2. バスカード (バス共通カードを含む)</u> 3. 回数券 4. 現金 5. 敬老パス 6. その他 (1日乗車券等)</p>
平成22年調査	<p>(首都圏)</p> <p>問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。</p> <p>1. 定期券 (IC定期券を含む) <u>2. ICカード※1</u> 3. 回数券 4. 現金 5. 敬老パス 6. その他 (1日乗車券等) ※2 ※1 PASMO、Suica など ※2 福祉乗車証を含む</p> <p>(中京圏)</p> <p>問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。</p> <p>1. 定期券 (IC※定期券を含む) <u>2. ICカード※</u> 3. 回数券・バスカード 4. 現金 5. 敬老パス 6. その他 (1日乗車券等) ※ayuca など</p> <p>(近畿圏)</p> <p>問3. バス・路面電車を利用されたときの券種をお答えください。</p> <p>1. 定期券 (IC※定期券を含む) <u>2. ICカード※</u> 3. 回数券・バスカード (割引付) <u>4. スルッとKANSAI</u> 5. 現金 6. 敬老パス 7. その他 (1日乗車券等) ※NicoPa、CI-CA、PiTaPa、ICOCA など</p>

⑤ 「バスの乗り継ぎの有無」の追加

- ・バスからバスへの乗り継ぎ実態把握に関するニーズに対応するため、バスの乗り継ぎに関する設問を追加した。

平成 17 年 調 査	<p>問4. 調査票を受けとられたターミナルで、バス・路面電車を利用された際に鉄道との乗り継ぎをされましたか。該当する番号を答4にご記入ください。また、「1」とお答えの方は、乗り継ぎをした鉄道の路線名と駅名を答4にお答えください。</p> <p>1. 鉄道との乗り継ぎをした 2. 鉄道との乗り継ぎはしない</p>
平成 22 年 調 査	<p>問4. 調査票を受けとられたターミナルにおいて、バス・路面電車を利用された際の、鉄道との乗り継ぎ及びバスの乗り継ぎの有無についてお答えください。</p> <p>【鉄道との乗り継ぎ】</p> <p>1. 鉄道との乗り継ぎをした 2. 鉄道との乗り継ぎはしない</p> <p>↳ 乗り継ぎをした鉄道の路線名と駅名をお答えください</p> <p>【バスの乗り継ぎ】</p> <p>1. バスの乗り継ぎをした 2. バスの乗り継ぎはしない</p>

⑥ 「バス・路面電車の代替交通手段」の選択肢の見直し

- ・選択肢「車」を「車（送迎を含む）」に変更した。

平成 17 年 調 査	<p>問5. バス・路面電車以外の交通手段を利用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段の番号を答5にご記入ください。</p> <p>また、今回その交通手段でなく、バス・路面電車を利用された理由を答5にご記入ください。（「7. バス・路面電車以外は利用しない」と回答された方は、問7にお進みください。）</p> <p>【バス・路面電車以外に利用する交通手段】</p> <p>1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車 5. 鉄道</p> <p>6. タクシー 7. バス・路面電車以外は利用しない</p> <p>↳ 問7にお進みください</p>
平成 22 年 調 査	<p>問5. 今回、バス・路面電車を利用された区間で、他の交通手段を利用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段をお答えください。また、バス・路面電車を利用された理由についても併せてお答えください。</p> <p>【バス・路面電車以外に利用する交通手段】</p> <p>1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車（送迎を含む）</p> <p>5. 鉄道 6. タクシー 7. バス・路面電車以外は利用しない</p> <p>↳ 問7にお進みください</p>

IV. 参考

⑦「バス・路面電車の利用理由」の選択肢の見直し

- ・地下鉄、自動車との競合を意識し、選択肢の表現の変更、追加を行った。また、複数回答を可とした。

平成 22 年 調 査	<p>問5. 今回、バス・路面電車を利用された区間で、他の交通手段を利用されたことがありますか。利用されたことのある方は、いちばん利用頻度の高い交通手段をお答えください。また、バス・路面電車を利用された理由についても併せてお答えください。</p> <p>【バス・路面電車以外に利用する交通手段】</p> <p>1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク 4. 車（送迎を含む） 5. 鉄道 6. タクシー 7. <u>バス・路面電車以外は利用しない</u></p> <p>└─▶ 問7にお進みください</p> <p>【バス・路面電車を利用した理由】（複数回答可）</p> <p>1. <u>（バス・路面電車の方が）費用が安い</u> 2. <u>（バス・路面電車の方が）時間が早い・正確</u> 3. <u>（バス・路面電車の方が）運行本数が多い</u> 4. <u>（バス・路面電車の方が）乗降が楽</u> 5. <u>停留所が自宅や目的地に近い</u> 6. 座って行ける 7. <u>目的地に駐車場が無い</u> 8. 雨が降っていた 9. <u>車を保有していない</u> 10. その他</p>
-------------------------	--

⑧「サービス向上の要望」の選択肢の見直し

・平成17年調査における回答状況や、平成17年以降のICカード普及状況の変化を踏まえ、選択肢を見直した。

3圏共通：平成17年調査において本選択肢の回答割合が低い選択肢

→「座席シートを良くする」を削除

首都圏：PASMO、Suicaの普及

→「鉄道と共通で利用できるICカードを導入する」を削除

平成17年調査	<p>問8. 実施されれば、今よりも バス・路面電車を利用しやすくなると思われるサービス向上策について、優先度の高いものから4つまでを選んで、答8の回答欄にその番号をご記入ください。</p> <p>(運行サービスに関する項目)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 時刻どおりに運行する 2. 運行本数を増やす 3. 運行時間帯を拡大する 4. 運行情報を色々なメディアで提供する <p>(快適性に関する項目)</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. 車内混雑を緩和する 6. 乗務員のマナーを良くする 7. ノンステップバス、低床バス等を増やす 8. <u>座席シートを良くする</u> <p>(利便性に関する項目)</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. 鉄道との乗り継ぎ割引を行う 10. <u>鉄道と共通で利用できるICカードを導入する</u> 11. 鉄道との乗り継ぎを便利にする 12. 停留所に屋根やベンチを設置する
平成22年調査	<p>(首都圏の例)</p> <p>問8. 実施されれば、今よりも バス・路面電車を利用しやすくなると思われるサービス向上策について、優先度の高いものから4つまでを選んでお答えください。</p> <p>(運行サービスに関する項目)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 時刻どおりに運行する 2. 運行本数を増やす 3. 運行時間帯を拡大する (始発時刻の繰り上げ、終バス時刻の繰り下げ) 4. 運行情報 (位置、出発までの時間、到着までの時間等) を色々なメディアで提供する <p>(快適性に関する項目)</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. 車内混雑を緩和する 6. 乗務員のマナーを良くする 7. ノンステップバス等を増やす <p>(利便性に関する項目)</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. 鉄道との乗り継ぎ割引を行う 9. 鉄道との乗り継ぎを便利にする 10. 停留所に屋根やベンチを設置する

IV. 参考

3. 実態調査の総括

3. 1 実態調査の対象

(1) 調査対象圏域

対象都県 (3 都県)	愛知県、岐阜県、三重県（北東部）
市区町村数	112 市区町村
基本ゾーン数	404 ゾーン

(2) 調査対象鉄道路線数

① 鉄道定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	11 事業者
路線数	53 路線
駅 数	170 駅

② 鉄道OD調査

	対 象 数
事業者	11 事業者
路線数	47 路線

③ 鉄道輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	5 事業者
路線数	19 路線

(3) 調査対象バスターミナル数、系統数

① バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

	対 象 数
事業者	15 事業者
バスターミナル数	10 バスターミナル

② バス・路面電車OD調査

	対 象 数
事業者	15 事業者

③ バス・路面電車輸送サービス実態調査

	対 象 数
事業者	15 事業者

(4) 調査対象事業者

鉄道事業者	
◎ 東海旅客鉄道株式会社	
◎ 名古屋市交通局	
◎ 名古屋鉄道株式会社	
◎ 近畿日本鉄道株式会社	
○ 三岐鉄道株式会社	
○ 豊橋鉄道株式会社	
・ 樽見鉄道株式会社	
・ 長良川鉄道株式会社	
○ 愛知環状鉄道株式会社	
・ 伊勢鉄道株式会社	
・ 明知鉄道株式会社	
○ 株式会社東海交通事業	
◎ 名古屋臨海高速鉄道株式会社	
○ 愛知高速交通株式会社	
○ 養老鉄道株式会社	

バス事業者	
◎ 名古屋市交通局	
名鉄バス株式会社	
◎ 名鉄バス東部株式会社	
名鉄バス中部株式会社	
◎ 三岐鉄道株式会社	
◎ 豊鉄バス株式会社	
◎ 豊橋鉄道株式会社	
◎ 三重交通株式会社	
◎ 八風バス株式会社	
◎ 岐阜乗合自動車株式会社	
・ 知多乗合株式会社	
◎ 東濃鉄道株式会社	
・ 名阪近鉄バス株式会社	
・ 北恵那交通株式会社	
・ 岐阜コミュニティバス株式会社	

バス事業者	
◎ あおい交通株式会社	
○ 春日井市	
○ 一宮市	
○ スイトラベル	
○ 岐阜市	
株式会社日本タクシー	
○ 多治見市	
○ 桑名市	

凡 例
(鉄道事業者)
「◎」：鉄道OD調査、鉄道輸送サービス実態調査、定期券発売実績調査対象事業者
「○」：鉄道OD調査、定期券発売実績調査対象事業者
「・」：定期券発売実績調査対象事業者
(バス事業者)
「◎」：バス・路面電車OD調査、バス・路面電車輸送サービス実態調査、定期券発売実績調査対象事業者
「○」：バス・路面電車OD調査、バス・路面電車輸送サービス実態調査対象事業者
「・」：定期券発売実績調査対象事業者

※定期券発売の無い事業者（コミュニティバス事業者以外）は調査対象外

※定期券発売実績調査は、鉄道定期券・普通券等利用者調査またはバス・路面電車定期券・普通券等利用者調査に含まれる。

IV. 参考

3. 2 実態調査の実施日

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

調査実施日	事業者
平成 22 年 11 月 16 日 (火) (11 社局)	東海旅客鉄道、名古屋市交通局、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、 三岐鉄道、豊橋鉄道、愛知環状鉄道、東海交通事業、名古屋臨海 高速鉄道、愛知高速交通、養老鉄道

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

調査実施日	ターミナル
平成 22 年 11 月 9 日 (火) (10 ターミナル)	岐阜、名古屋、高蔵寺、豊橋、一宮、東岡崎、多治見、桑名、近 鉄四日市、栄

(3) 乗換え施設実態調査

① 鉄道駅乗換え調査

調査実施日
平成 22 年 12 月 3 日 (金) ~12 月 13 日 (月)

※祝日を除く。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査実施日
平成 22 年 12 月 20 日 (月) ~12 月 28 日 (火)

※祝日を除く。

3. 3 実態調査の結果

(1) 鉄道定期券・普通券等利用者調査

事業者数	配布枚数	回収方法	有効調査票数	回収率 注)
11	146,605	事業者回収	24,382 (88.2%)	16.3%
		インターネット回収	3,260 (11.8%)	2.3%
		合計	27,642	18.6%

注) 配布数不明の事業者を除く。

(2) バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査

ターミナル数	配布枚数	有効調査票数	回収率
10	15,246	3,073	20.2%

(3) 鉄道OD調査

事業者数	普通券利用人数	駅間ODペア数
11	1,155,036	28,574

※乗車駅不明データを含む、分析・推計・補完を行う前の値。

※乗降人員のみ把握できる事業者のデータについては、駅間ODペア数には計上していない。

(4) 乗換え施設実態調査

① 鉄道駅乗換え調査

調査駅数	ピーク時 パターン数	オフピーク時 パターン数
107	11	362

※調査駅数は、センサスの鉄道駅コードにもとづく駅数。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

調査	調査ターミナル数	パターン数
バスから鉄道へ	10	83
鉄道からバスへ	10	287

4. 集計手順

4. 1 各調査結果の集計手順

平成 22 年大都市交通センサスの各調査結果から各集計項目への集計手順は、次のとおりである。

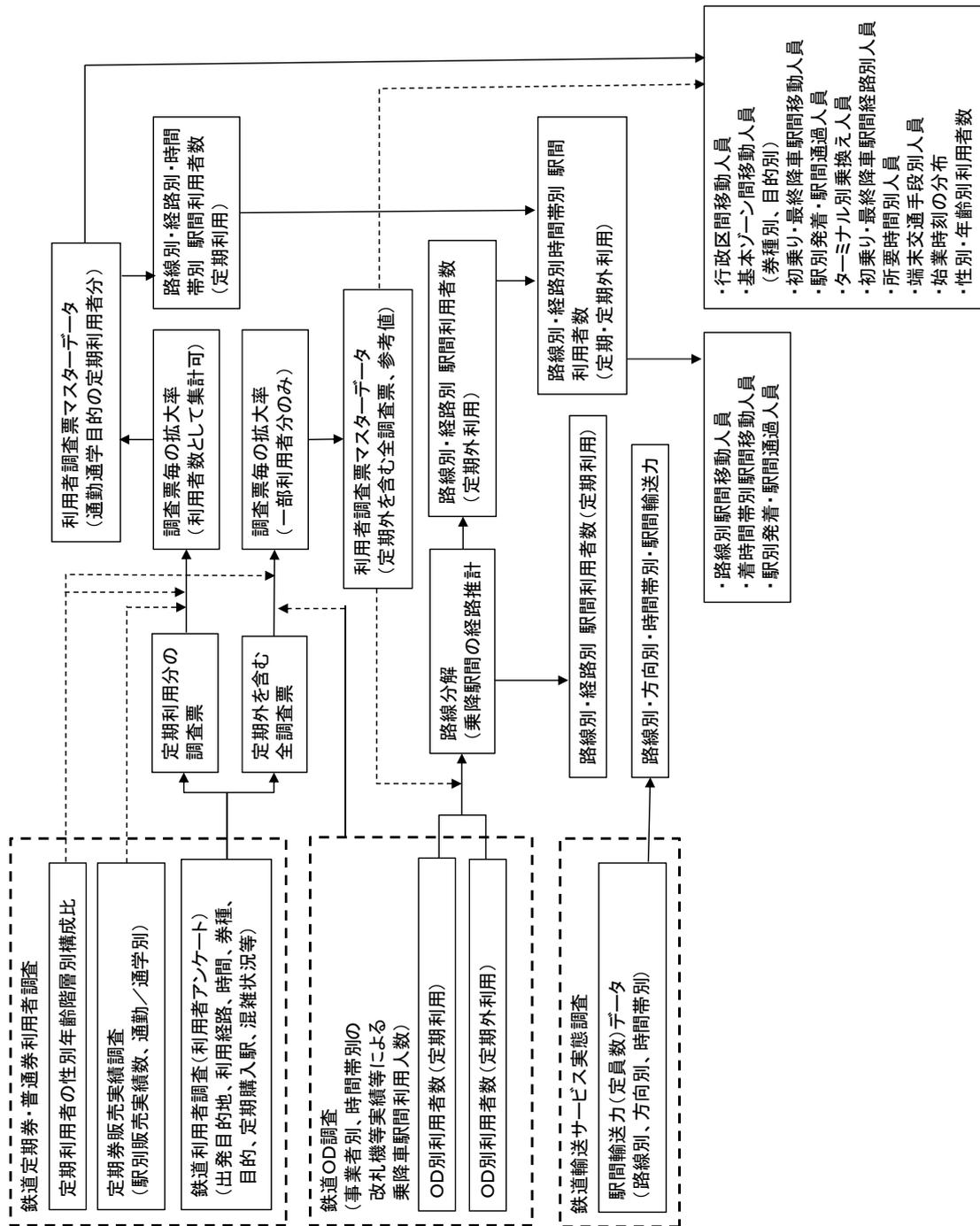
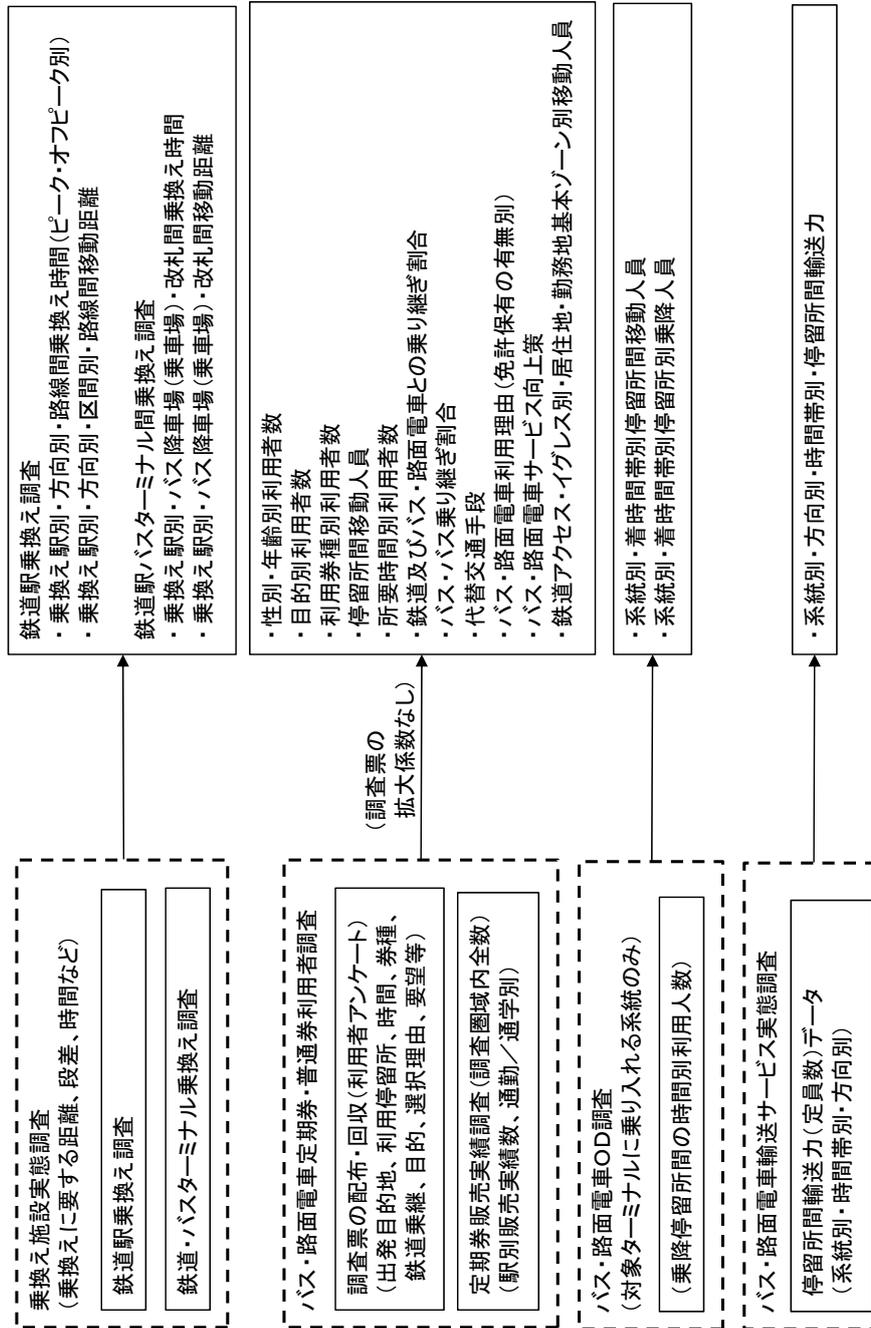


図 IV - 1 大都市交通センサスの集計フロー(1)

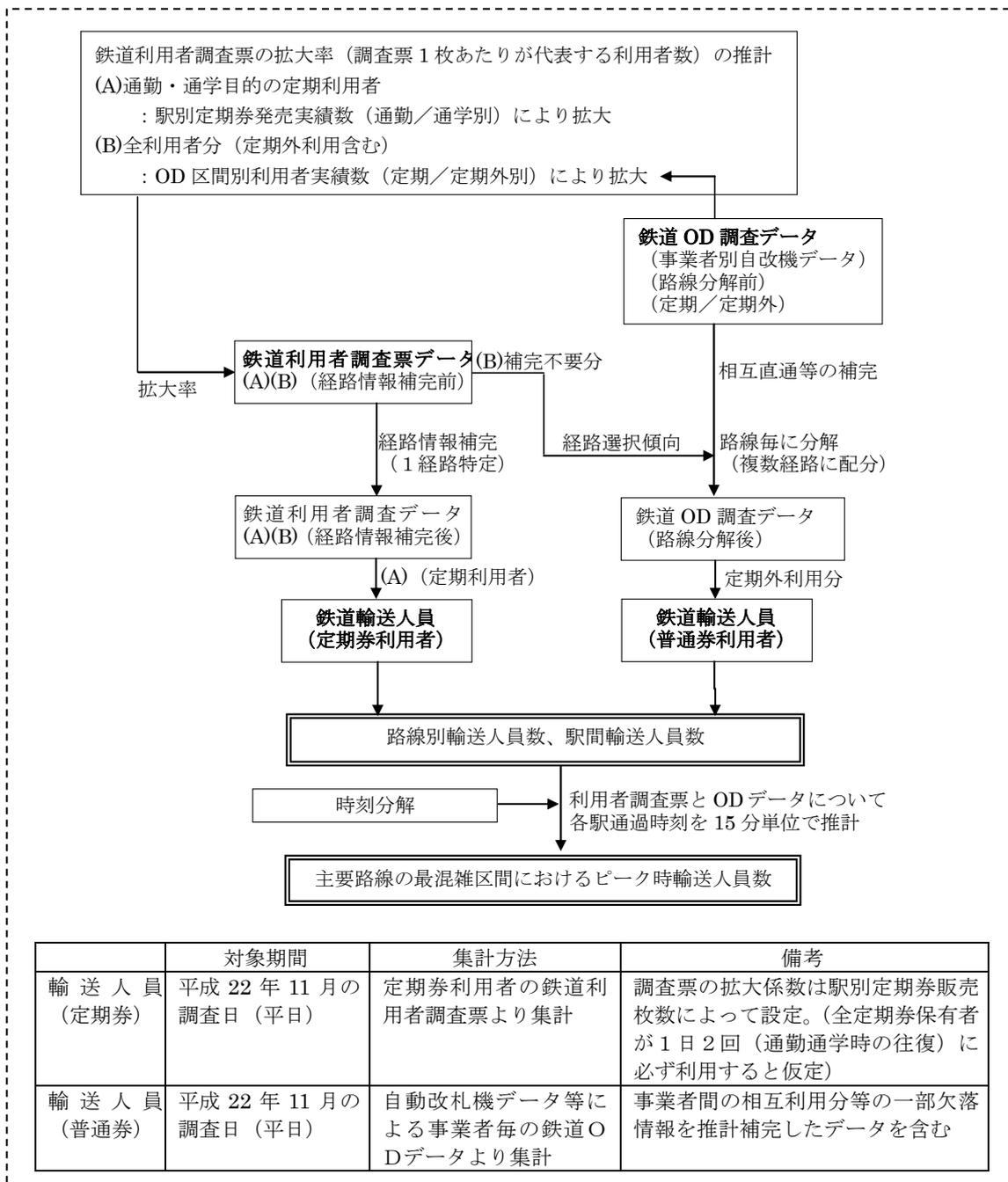


図IV-2 大都市交通センサスの集計フロー(2)

IV. 参考

4. 2 鉄道輸送人員数の集計手順

鉄道輸送人員数の集計は、鉄道定期券・普通券等実態調査、及び鉄道OD調査の結果を基とし、拡大や補完等の推計を経て集計している。鉄道輸送人員の集計手順の概要は、次のとおりである。



	対象期間	集計方法	備考
輸送人員 (定期券)	平成 22 年 11 月の調査日 (平日)	定期券利用者の鉄道利用者調査票より集計	調査票の拡大係数は駅別定期券販売枚数によって設定。(全定期券保有者が 1 日 2 回 (通勤通学時の往復) に必ず利用すると仮定)
輸送人員 (普通券)	平成 22 年 11 月の調査日 (平日)	自動改札機データ等による事業者毎の鉄道 OD データより集計	事業者間の相互利用分等の一部欠落情報を推計補完したデータを含む

図IV-3 鉄道輸送人員数の集計フロー

5. 拡大方法

5. 1 拡大に用いる母数について

抽出調査である鉄道定期券・普通券等利用者調査（以下、鉄道利用者調査という）の集計にあたっては、下式により推計された拡大率を用いて行われる。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数 (①または②)}}{\text{調査票枚数 (有効枚数)}}$$

- 母数：① 定期券発売枚数（圏域外利用を除く）
 ② 自動改札機データから求める調査日の鉄道利用者数

過年度調査においては、平成 12 年調査まででは拡大率算定に用いる母数として鉄道事業者から報告された定期券発売枚数（母数①）だけを用いていた。

一方、平成 17 年大都市交通センサスからは、鉄道利用者調査の調査対象者が従来の定期券利用者から普通券利用者も含めた鉄道利用者全体に拡大されたため、定期券発売実績数だけでは母数が推定できない。そこで、普通券利用者も含めた利用者調査票については自動改札機データから求められる調査日における鉄道利用者数（母数②）による拡大を実施している。ただし、自動改札機データ（母数②）による拡大では、全調査票の拡大係数を合計しても全鉄道利用者数のうちの一部分にしかならないことから、この拡大結果は参考値として扱われ、路線別利用者数等の集計には利用できない。そこで、定期券利用者の調査票については従来の定期券発売枚数（母数①）による拡大についてもあわせて実施され、異なる拡大係数の付けられた 2 種類のデータベースを作成している。今回の平成 22 年調査においても、平成 17 年と同様の方法で拡大係数の算定を行う。

表Ⅳ-17 拡大に用いた母数

拡大に用いる母数	拡大対象	備考
① 定期券発売枚数 【集計結果の記載箇所】 ・Ⅱ編 ・Ⅲ編（1. 1～1. 3）	定期券利用者 （通勤・通学目的 とその帰宅目的）	平成 12 年調査以前から用いられてきた拡大手法であり、定期券利用者についての鉄道利用実態の集計に活用し、路線別利用者数や断面輸送量の集計にも用いる。
② 自動改札機データ （調査日の鉄道利用者数） （定期利用／定期外利用） 【集計結果の記載箇所】 ・Ⅲ編（1. 4）	全鉄道利用者 （利用券種、利用 目的を問わない）	平成 17 年調査から普通券（定期外）利用者にも調査対象を拡大した際に用いた手法であり、定期券だけでなく普通券利用者を含めた鉄道利用実態の集計に活用する。この拡大率の集計値は調査対象日の全鉄道利用者の合計値には一致せず、一部の利用者を対象とした集計値となるため、量ではなく構成比や平均値に着目した集計のみを行う参考データとして扱う。

IV. 参考

5. 2 定期券発売枚数による拡大

本調査においては、基本的には前回平成17年調査と同様に、鉄道定期券利用者の調査票については駅別の定期券発売実績数で拡大を行っている。

ここで、定期券発売実績数により拡大を行う定期券利用者の利用者調査票については調査票1枚につき1つの拡大係数を設定することとし、これは前回調査での方法を踏襲するものである。

(1) 拡大対象

平成12年調査以前から継続的に実施されている定期券発売実績データを用いた拡大方法については、通勤または通学の定期券を利用する経路を含む鉄道利用データのみが拡大対象となる。拡大対象となるデータを下表に示す。

表IV-18 利用者調査票の拡大対象経路データ

拡大対象	自動改札機データによる拡大	定期券発売実績による拡大
利用券種	定期券、普通券	定期券
利用目的	全目的（通勤、通学、業務、私事、帰宅）	通勤、通学
路線	自動改札機が導入されている路線	調査対象圏域内の全路線

(2) 拡大率の設定方法

① 拡大率の算定

拡大率は、下式により定期券発売所単位に算定する。

$$\text{拡大率} = \frac{\text{母数}}{\text{調査票枚数 (有効枚数)}}$$

母数 : 調査期間内に有効な定期券枚数 (利用区間が調査圏域内でクローズ)

$$\text{母数} = \text{有効定期券枚数} \times (1 - \text{域外率})$$

調査票枚数 : 調査票に記載された定期券購入個所をもとに、定期券発売所別に有効調査票枚数を計上する。調査票に2箇所 of 定期券購入個所が記載されているものについては、それぞれの定期券発売所の調査票枚数として計上する。

$$\begin{aligned} \text{有効定期券枚数} = & \text{6ヶ月定期券発売枚数 (6月～11月)} \\ & + \text{3ヶ月定期券発売枚数 (9月～11月)} \\ & + \text{1ヶ月定期券発売枚数 (11月)} \end{aligned}$$

域外率 : ある事業者(定期券発売所)で発売された定期券枚数のうち、その券面区間(乗車駅、降車駅)のうち片方または両方の駅が調査対象地域外である定期券の割合であり、各事業者が11月発売分の定期券を対象に集計し、提供されたデータである。

IV. 参考

② 拡大率の付加

鉄道利用者調査で収集した鉄道利用データに対して、以下の手順で拡大率を付加する。

- i 鉄道利用者調査のデータから、通勤、通学目的かつ定期券利用（一部区間の定期券利用を含む）となるデータ（調査票）を拡大対象データとして抽出する。
- ii iで抽出したデータと定期券発売実績データから、定期券発売所単位で注1）拡大率を算定する。（調査票に定期券購入箇所が記載されている。）

$$\text{拡大率} = \text{定期券発売枚数} / \text{調査票枚数}$$

（定期券発売所毎、通勤・通学別）

注1）前回調査（平成17年調査）及び本調査（平成22年調査）ともに定期券発売駅単位での拡大を行っているが、東日本旅客鉄道株式会社のみ前回調査においては券面区間別の販売枚数で拡大を行っているため、本調査結果と前回調査結果では路線間や駅間別の利用人員数に拡大率推計手法による差異がある可能性があるため比較する際は留意されたい。

- iii 定期券購入箇所が2箇所のデータ（最大で2箇所まで記入できる）については、拡大率を以下の式により付加する。（1枚の調査票につき1つの拡大率。）

$$\text{拡大率 AB} = \min(\text{拡大率 A}, \text{拡大率 B})$$

拡大率 AB：定期券発売所 A と定期券発売所 B で定期券を購入した鉄道利用データに付加する拡大率

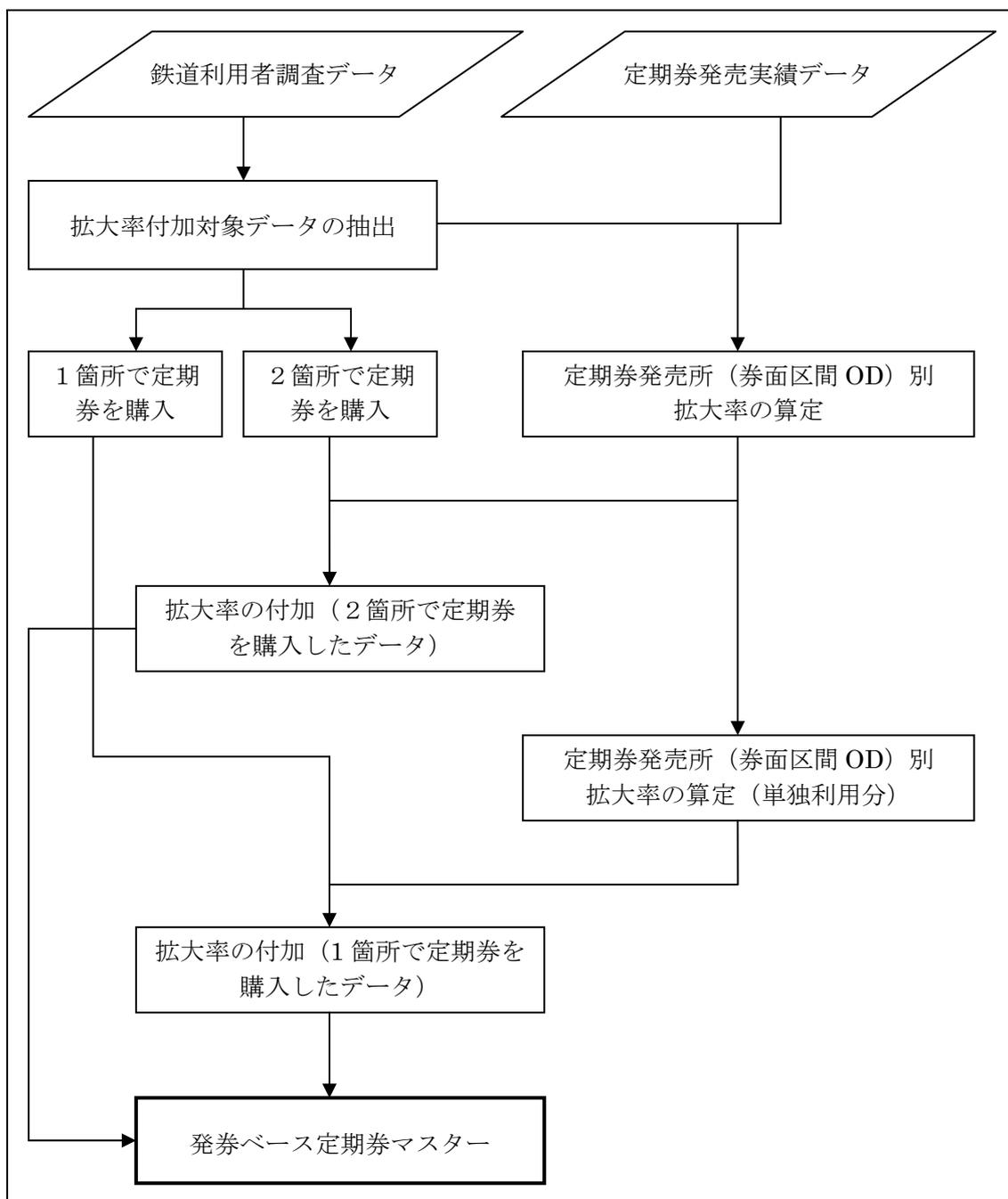
拡大率 A：定期券発売所 A の拡大率

拡大率 B：定期券発売所 B の拡大率

Min(x, y)：x, y のうち小さい方の値

- iv 定期券発売実績データから、iiiで拡大率が付加した2箇所購入者の各定期券発売所それぞれから控除して、再度、定期券発売所単位の拡大率を算定する。

- v iで抽出したデータのうち、定期券購入個所が1箇所のデータについてあらためて拡大率を付加する。
- vi iiiとvで拡大率を付加したデータを合わせて、定期券発売実績ベースで拡大を行った定期券マスターデータとする。



図IV-4 拡大付加の手順

IV. 参考

5. 3 自動改札機データを用いた拡大

本調査においては、前回平成 17 年調査と同様に、普通券利用者を含めた利用者調査票データベースについては自動改札機データ等（鉄道 OD 調査結果）で拡大を行っている。ここで、自動改札機データ等（鉄道 OD 調査結果）により拡大を行う普通券利用者を含めた全利用者の調査票については、1 トリップにつき 1 つの拡大率（1 調査票につき最大 3 トリップ記載）を推計している。

(1) 拡大対象

平成 17 年調査から実施している自動改札機データを用いた拡大方法については、自動改札機が導入されている路線に関連した鉄道利用データのみが拡大対象となる。拡大対象となるデータを下表に示す。

表Ⅳ－19 利用者調査票の拡大対象経路データ

拡大対象	自動改札機データによる拡大	定期券発売実績による拡大
利用券種	定期券、普通券	定期券
利用目的	全目的（通勤、通学、業務、私事、帰宅）	通勤、通学
路線	自動改札機が導入されている路線	調査対象圏域内の全路線

(2) 拡大方法

① 拡大率の算定

拡大率は、同一事業者内の駅間 OD 単位で算定する。

$$\text{拡大率}_{ab} = \frac{\text{母数}_{ab}}{\text{調査票枚数}_{ab}(\text{有効枚数})}$$

拡大率_{ab} : 駅間 ab 利用データの拡大率 (券種別に設定)。

母数_{ab} : 調査日における駅間 ab 利用者数 (券種別)。

調査票枚数_{ab} : 鉄道利用経路のうち当該事業者路線の利用区間が「a 駅→b 駅」となる有効調査票枚数 (券種別)。

② 拡大率の付加

鉄道利用者調査で収集した鉄道利用データに対して、以下の考え方に従い拡大率を付加する。なお、1枚の利用者調査票には最大で3トリップまで記入されているが、ここでは1トリップにつき1つの拡大率を付加する。

表 拡大率付加の考え方

利用状況	拡大率付加の考え方
定期券と普通券の併用	定期券利用区間における拡大率を付加
複数事業者の路線を乗り継いだ利用	それぞれの事業者利用区間における拡大率の平均値を付加。

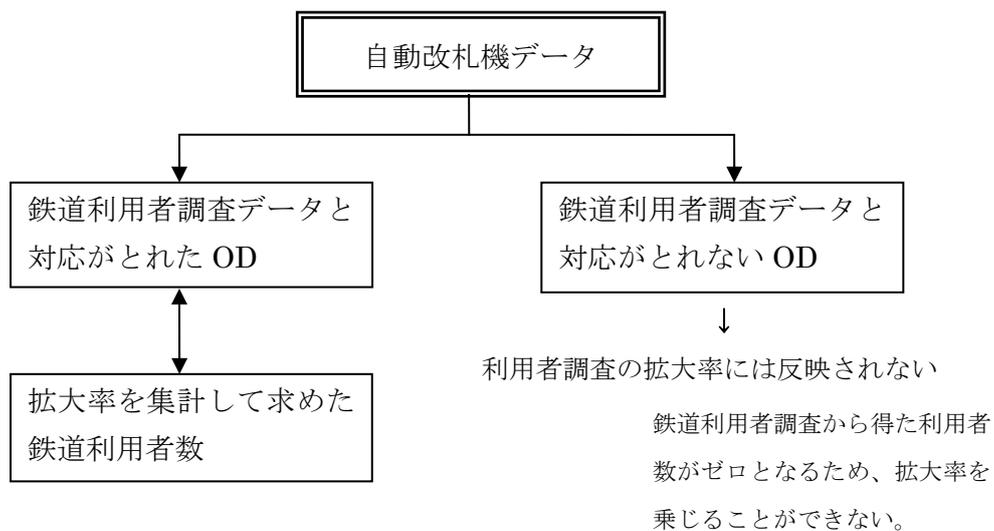
(注) 自動改札機データによる拡大結果の留意事項

自動改札機データにある全ての駅間利用パターンに対応したサンプルが、鉄道利用者調査から収集できていない。そのため、鉄道利用者調査データに付加された拡大率を集計しても、母数である自動改札機データから求める利用者数には一致しない。

そのため、自動改札機データによる拡大結果による集計では、量ではなく構成比に着目した集計のみを行う。

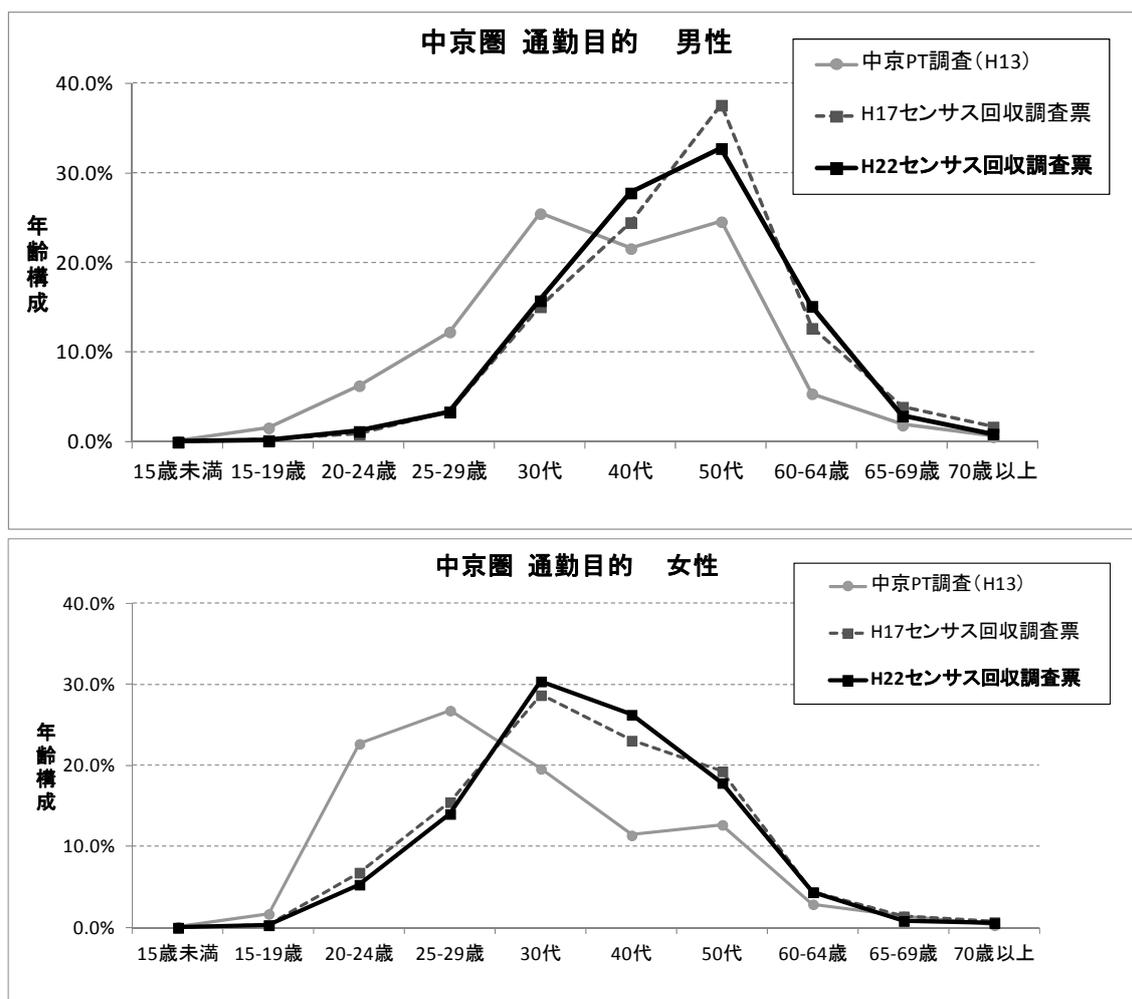
普通券利用者を含む全利用目的の鉄道利用者調査票データベースは、あくまで「参考値」としての取扱いとなる。

IV. 参考



5. 4 拡大における個人属性の補正

鉄道利用者調査の回答者の個人属性（性別年齢階層別構成比）を、平成13年の中京都市圏パーソントリップ調査の結果と比較すると、前回平成17年調査と同様に平成22年調査においても、男性は20、30歳代の回答割合が低い一方で50、60歳代の割合が高くなっており、女性では20歳代の回答割合が低い一方で30、40、50歳代の割合が高くなっている。



(パーソントリップ調査の結果として示す個人属性構成比は、パーソントリップ調査から算定した人口当たりの性別年齢階層別の通勤目的鉄道利用原単位と、平成22年時点の性別年齢階層別人口から推計した構成比。)

図IV-5 通勤目的の鉄道定期券利用者の個人属性構成比（首都圏）

このため、本調査においても、鉄道利用者調査票の拡大率を推計するにあたっては、個人属性補正（性別年齢階層構成比の補正）を行うこととした。

6. 自動改札機データの補正

6. 1 自動改札機データの問題点

過去の調査において普通券調査は着券を回収し手作業による集計で行われてきたが、自動改札機の急速な普及、プリペイドカードの普及により、従来の着券回収だけでは普通券利用者の動向を把握することが困難となった。そのため、平成12年調査から自動改札機情報による普通券調査を実施しており、平成17年調査からは定期券利用者についても自動改札機情報によるデータ提供を受けている。

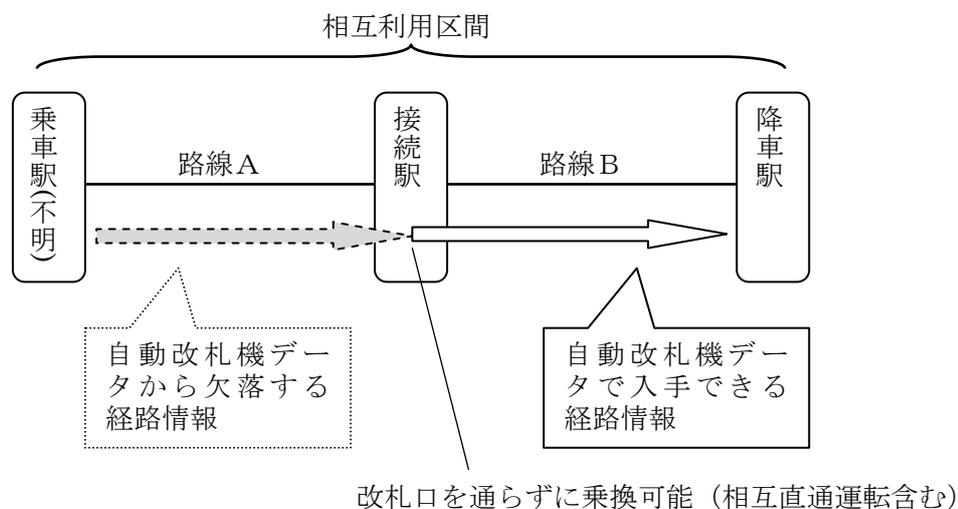
一方、自動改札機で読みとれる鉄道利用情報には券種や事業者ごとに制約・相違があり、特定の鉄道利用記録やその経路情報が一部欠落するケースが生じた。

(1) 鉄道事業者間の相互利用による乗車側経路情報の一部欠落

自動改札機で読みとれる鉄道利用情報については、複数事業者間で相互直通運転を実施している場合、及び共同利用駅を経由した改札駅を bypass して複数事業者間の乗換ができる場合（これらを以下、「鉄道事業者間の相互利用」と称す）に、以下に示すように経路情報が一部欠落するケースが生じた。

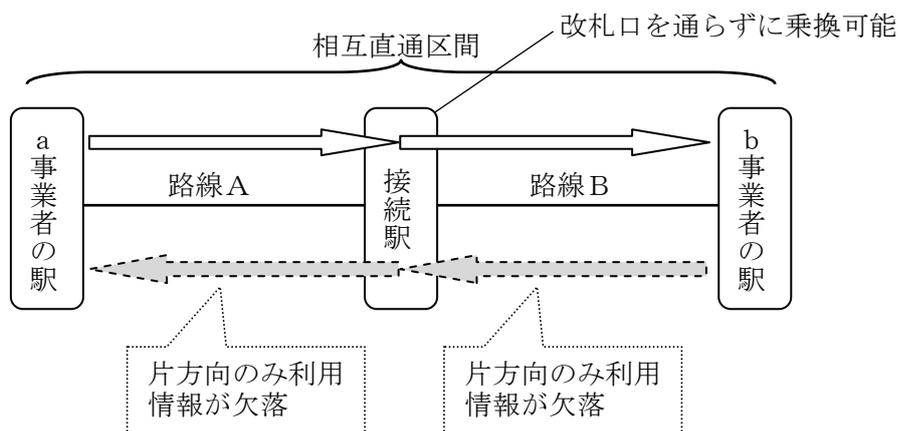
鉄道事業者間の相互利用を実施している一部の事業者では、降車時の自動改札機情報として乗車側事業者の乗車駅を不明として記録する場合がある。

この場合、乗車側事業者の区間情報が不足するため、そのままの情報では乗車側事業者の区間における相互利用分の駅乗車人員や通過人員が集計対象とすることができず、過小となる可能性が生じる。



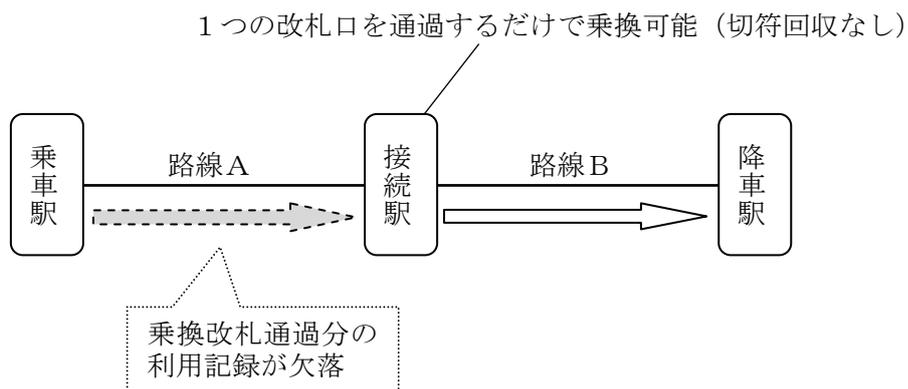
(2) 事業者間の相互利用による利用記録の一部欠落

自動改札機で読みとれる鉄道利用情報については、前述の(1)で示した鉄道事業者間の相互利用の場合に、乗車駅に関する情報の欠落だけでなく、利用経路全体の記録が欠落するケースも一部に生じた。



(3) 乗換改札通過分利用記録の一部欠落

鉄道事業者間の乗換において、1つの改札機を通るだけで乗換可能な乗換改札口が設置されている場合には、乗換改札口を通る利用者の経路情報のうち、当該乗換改札の管理者ではない事業者側において乗車駅から乗換改札駅までの経路情報が欠落するなど、当該乗換改札の管理者ではない事業者分の経路情報に欠落が生じているケースがあった。



IV. 参考

(4) IC定期と磁気定期の券面区間外への乗越し時の集計方法の相違

磁気定期券を利用して券面区間外へ乗り越した場合、清算機などで料金を清算して清算券で改札口を通過するため、当該利用者の利用経路情報が欠落する場合がある。一方で、IC定期券を利用して券面区間外へ乗り越した場合には、改札機を通過する際に自動清算が可能となり、乗車駅から降車駅までの経路情報が自動改札機に記録が可能となっている場合がある。このために、自動改札機への鉄道利用情報の記録方法は事業者ごとに相違があるものの、磁気定期券とIC定期券では自動改札機の記録に差がでるケースが生じる可能性がある。

前回平成17年調査時点に比べ、本調査の対象期間である平成22年時点ではIC定期券の普及が拡大している。このことが、自動改札機データをもとにした集計値である普通券（定期外）利用分の輸送人員数について、前回平成17年調査結果と本調査結果の際の原因の一つとなっている可能性があるため、留意されたい。

6. 2 問題点への対応

(1) 事業者間の相互利用による乗車側経路情報の一部欠落

① 欠落情報の内容

降車駅の自動改札機情報から、相互直通等により他線から入ってきた利用者は把握できるが、逆に他線に出て行く利用者が把握できない。

② 補正方法

欠落情報の補正は、以下の方法で行った。(図IV-7参照)

<推計方法> A線に乗車する相互直通利用者数の推計 (A→B)

a. 時間帯別の相直利用者数 (A線乗車) は、B線側自動改札機データから把握できる、A線からの相互直通利用者数とする。

$$A_t = \sum_i b_{it}$$

b. 相直利用者のA線乗車駅分布は、B線からの相互直通利用者のA線側降車駅分布を用いる。

$$AS_i = \frac{\sum_t a_{it}}{\sum_i \sum_t a_{it}}$$

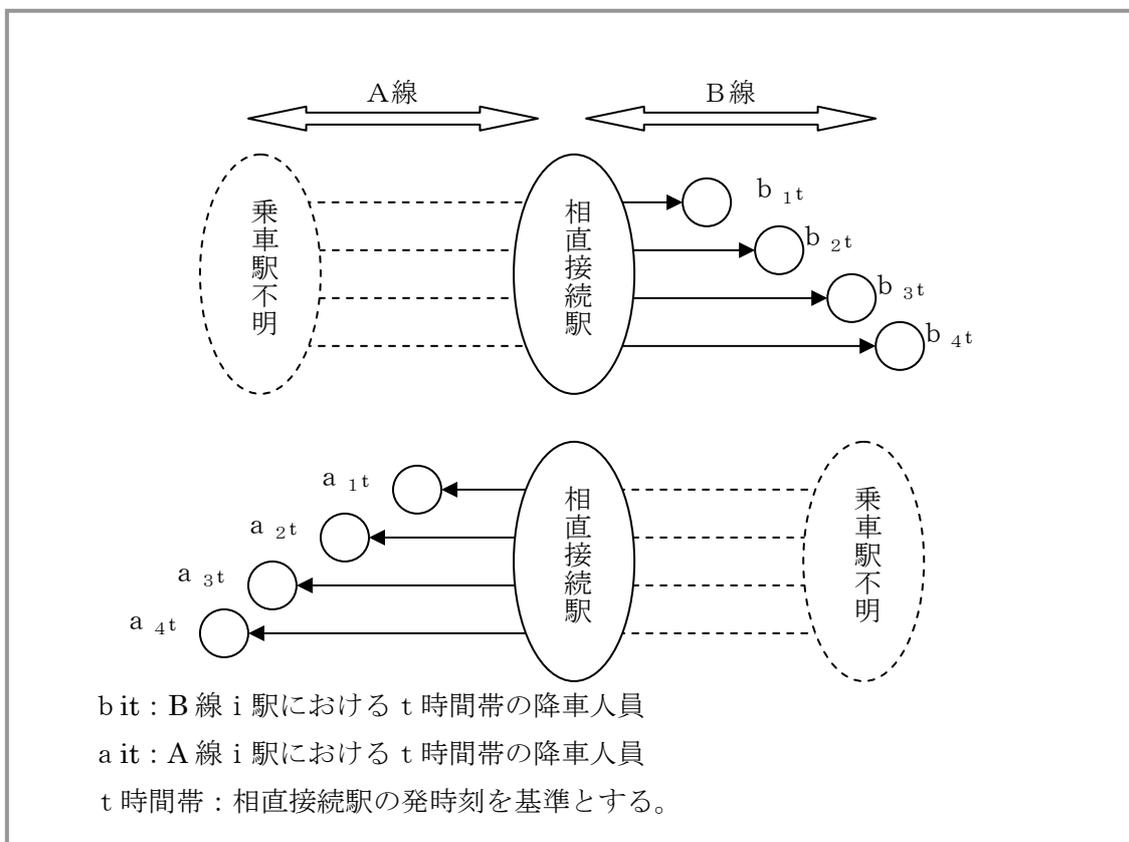
AS_{it} : 相直利用者のA線 i 駅乗車比率

c. a、bの結果からA線の駅別乗車人員 (相直利用者) を求める。

$$A_{it} = A_t \times AS_i$$

A_{it} : A線のt時間帯におけるi駅乗車人員 (相直利用者)

IV. 参考



図IV－6 相互直通等による複数事業者間相互利用者の欠落情報の推計方法

(2) 事業者間の相互利用による利用記録の一部欠落

① 欠落情報の内容

事業者間の相互利用分の乗降人員のうち、片方向分だけ記録がなく、上下方向の利用人員や乗降人員に差が生じる。

② 補正方法

記録のある方向の乗降人員数を複製してその乗車駅と降車駅を入れ替えることで、記録のない方向の相互直通分の乗降人員数を推計し補完する。ただし、その場合は利用時間帯が方向によって異なるため、推計した乗降人員の利用時間帯は不明とする。

(3) 乗換改札通過分利用記録の一部欠落

① 欠落情報の内容

乗換改札を通過して他社へと乗換えた降車人員のうち、他社管理分の改札口を通過した利用者の記録がなく、上下方向の利用人員や乗降人員に差が生じる。

② 補正方法

乗換改札の設置駅において、自動改札機データから作成された乗車人員数と降車人員数の差分をとる。その乗降差異分が事業者間乗換人員数として妥当な人員数かどうか確認できた場合、乗換改札通過分として欠落した降車人員数とみなす。

この降車人員数については乗車駅が不明であるが、当該乗換駅で乗換改札を通過する利用者について乗車駅比率が、当該乗換駅で降車する既知の駅間乗降人員数データ（乗換改札から他社路線で乗換えた利用者以外）と同様であると仮定することにより乗車駅を推計する。

IV. 参考

7. 拡大結果と精度

7. 1 拡大結果

拡大方法の検討結果を踏まえ拡大を行った。以下に、事業者別の拡大結果、及び年齢階層別の平均拡大率を示す。

表IV-20 事業者別拡大率

事業者名	通勤目的				通学目的			
	総発売枚数	有効枚数	母数	拡大率	総発売枚数	有効枚数	母数	拡大率
東海旅客鉄道	170520	6366	164773	25.9	71396	526	65140	123.8
名古屋市交通局	161146	6084	161146	26.5	96180	694	96180	138.6
名古屋鉄道	178952	7709	178530	23.2	124998	1045	123913	118.6
近畿日本鉄道	41825	1495	41444	27.7	32745	234	32275	137.9
三岐鉄道	910	36	910	25.3	1622	12	1622	135.2
豊橋鉄道	1157	32	1014	31.7	2409	12	2214	184.5
樽見鉄道	103	0	103	-	404	1	404	404.0
長良川鉄道	67	0	63	-	315	0	274	-
愛知環状鉄道	4795	205	4795	23.4	5828	112	5828	52.0
伊勢鉄道	190	3	190	63.3	294	0	294	-
明知鉄道	13	0	13	-	298	0	298	-
桃花台新交通	-	0	-	-	-	0	-	-
東海交通事業	34	10	34	3.4	5	1	5	5.0
名古屋臨海高速鉄道	2636	87	2636	30.3	924	8	924	115.5
愛知高速交通	958	83	958	11.5	5446	64	5446	85.1
養老鉄道	1398	59	1398	23.7	1679	27	1679	62.2
合計または平均	564704	22169	558006	26.3	344543	2736	336495	130.2

参考 1) 通勤通学目的の定期券利用者分（駅別定期券販売数で拡大率推計）の調査票を対象に集計
 （総発売枚数：調査期間中に有効な定期券枚数、有効枚数：拡大対象となる調査票枚数、
 母数：総発売枚数から調査対象地域外の定期券枚数を除いた値）

表IV-21 年齢階層別平均拡大率

男性			女性		
年齢階層	サンプル数	拡大率	年齢階層	サンプル数	拡大率
15歳未満	53	60.8	15歳未満	57	124.7
15歳以上20歳未満	476	145.9	15歳以上20歳未満	622	182.0
20歳以上25歳未満	370	125.0	20歳以上25歳未満	732	95.3
25歳以上30歳未満	367	99.1	25歳以上30歳未満	858	41.9
30歳以上35歳未満	666	56.4	30歳以上35歳未満	940	27.5
35歳以上40歳未満	1,047	39.4	35歳以上40歳未満	944	21.8
40歳以上45歳未満	1,389	30.1	40歳以上45歳未満	857	16.2
45歳以上50歳未満	1,689	22.1	45歳以上50歳未満	739	15.3
50歳以上55歳未満	1,728	17.4	50歳以上55歳未満	585	15.4
55歳以上60歳未満	2,025	12.9	55歳以上60歳未満	476	15.2
60歳以上65歳未満	1,757	10.2	60歳以上65歳未満	265	17.7
65歳以上	742	21.4	65歳以上	161	32.4

IV. 参考

7. 2 拡大結果の精度

(1) 相対誤差について

鉄道定期券・普通券等利用者調査はサンプル調査であることから、調査時点における定期券利用者全体の流動を求めるためには拡大が必要となる。ここでは、拡大結果の精度検証を、以下に示す相対誤差の式を用いて行った。

$$R = \frac{|p - P|}{P} = T\alpha \times \sqrt{\frac{N - n}{N - 1} \times \frac{1 - P}{n \times P}} \quad \text{数式 1}$$

R : Pの相対誤差

T α : 信頼区間 α %のときの信頼係数 (信頼区間 90% (T90) →1.65)

N : 母集団における総トリップ数 (調査期間内に有効な定期券を保有する利用者数)

n : サンプルにおける総トリップ数

P : ある特定のトリップAが母集団トリップNに占める割合
(ex. 定期券利用者総数に対して駅Aの乗車人員が占める割合)

p : ある特定のトリップaがサンプルトリップnに占める割合
(ex. サンプルデータに対して駅Aの乗車人員が占める割合)

(2) 精度の検討結果

ここでは、相対誤差の許容範囲を決めた場合に、その範囲内でどの程度まで母数を分割できるかという観点から精度の検証を行っている。なお、検証にあたっては、相対誤差の許容範囲を20%としている。

精度検証は、先に示した数式1から以下のように変換した式を用いて行う。

$$P = \frac{(T\alpha)^2 \times (N - n)}{(T\alpha)^2 \times (N - n) + n \times (N - 1) \times R^2} \quad \text{数式 2}$$

次ページに検証結果を示した。これによれば、相対誤差20%以内の要件を確保するのに必要なサンプル数は66サンプル、拡大後で2,370人となっている。これは、集計結果として2,370人以上が得られれば、その集計結果における相対誤差は20%以内であることを意味する。

表IV-22 精度の検討結果（通勤、信頼区間 90%・相対誤差 20%）

事業者名	母数	回収枚数	標記の精度を確保するための要件		
			母集団比率	必要サンプル数	拡大結果
東海旅客鉄道	229,913	6,892	0.00949	65	2,182
名古屋市交通局	257,326	6,778	0.00968	66	2,492
名古屋鉄道	302,442	8,754	0.00749	66	2,266
近畿日本鉄道	73,719	1,729	0.03702	64	2,729
三岐鉄道	2,532	48	0.58188	28	1,473
豊橋鉄道	3,228	44	0.60416	27	1,950
樽見鉄道	507	1	0.98552	1	500
長良川鉄道	336	0	1.00000	0	336
愛知環状鉄道	10,623	317	0.17241	55	1,831
伊勢鉄道	484	3	0.95762	3	463
明知鉄道	311	0	1.00000	0	311
桃花台新交通	-	-	-	-	-
東海交通事業	39	11	0.82012	9	32
名古屋臨海高速鉄道	3,560	95	0.41091	39	1,463
愛知高速交通	6,404	147	0.31151	46	1,995
養老鉄道	3,077	86	0.43489	37	1,338
合計または平均	894,501	24,905	0.00265	66	2,370

参考 1) 通勤通学目的の定期券利用者分（駅別定期券販売数で拡大率推計）の調査票を対象に集計

IV. 参考

(3) 移動目的別・時間帯別の調査票サンプル数

下表に、普通券利用者を含む全調査票から集計した移動目的別及び時間帯別のサンプル数を示す。業務や私事目的、あるいは昼間時間帯のサンプルは比較的少ないので調査精度の確保に必要なサンプル数を確保できる区分での集計・分析を行うなどの配慮が必要となる。

表IV-23 移動目的別サンプル数

性別	年齢	移動目的別サンプル数(1回目2回目)				
		通勤	通学	業務	私事	帰宅
男性	15歳未満	0	53	0	2	49
	15歳以上20歳未満	16	460	0	42	412
	20歳以上25歳未満	129	241	5	25	309
	25歳以上30歳未満	355	12	14	8	321
	30歳以上35歳未満	661	5	23	17	575
	35歳以上40歳未満	1,043	4	42	18	886
	40歳以上45歳未満	1,386	3	76	18	1,163
	45歳以上50歳未満	1,687	2	71	28	1,454
	50歳以上55歳未満	1,724	4	71	26	1,483
	55歳以上60歳未満	2,023	2	81	24	1,737
	60歳以上65歳未満	1,752	5	64	15	1,532
	65歳以上	723	19	23	7	635
女性	15歳未満	0	57	0	4	52
	15歳以上20歳未満	17	605	1	42	547
	20歳以上25歳未満	312	420	7	56	627
	25歳以上30歳未満	833	25	22	27	755
	30歳以上35歳未満	930	10	17	38	819
	35歳以上40歳未満	935	9	19	37	823
	40歳以上45歳未満	850	7	11	22	770
	45歳以上50歳未満	738	1	15	27	646
	50歳以上55歳未満	581	4	7	23	511
	55歳以上60歳未満	476	0	9	6	418
	60歳以上65歳未満	264	1	6	9	222
	65歳以上	158	3	1	8	125

参考1) 普通券利用者を含む全調査票（鉄道ODデータで利用駅間別に拡大率を推計）のうち、1回目と2回目の鉄道トリップを対象に、トリップ毎にそれぞれ集計

表IV-24 利用時間帯別サンプル数

性別	年齢	時間帯別サンプル数(1回目2回目)			
		～10時	10時～18時	18時～20時	20時～
男性	15歳未満	55	25	15	2
	15歳以上20歳未満	485	249	128	47
	20歳以上25歳未満	312	170	130	76
	25歳以上30歳未満	371	60	145	134
	30歳以上35歳未満	690	63	266	251
	35歳以上40歳未満	1,067	105	414	389
	40歳以上45歳未満	1,439	163	500	529
	45歳以上50歳未満	1,718	159	733	618
	50歳以上55歳未満	1,777	175	836	504
	55歳以上60歳未満	2,104	258	1,119	399
	60歳以上65歳未満	1,785	466	943	166
	65歳以上	751	219	345	83
女性	15歳未満	57	32	14	2
	15歳以上20歳未満	611	315	186	56
	20歳以上25歳未満	647	325	285	127
	25歳以上30歳未満	863	143	463	172
	30歳以上35歳未満	937	209	483	158
	35歳以上40歳未満	953	214	477	159
	40歳以上45歳未満	857	227	422	142
	45歳以上50歳未満	735	208	371	100
	50歳以上55歳未満	591	177	280	79
	55歳以上60歳未満	478	149	229	48
	60歳以上65歳未満	257	142	82	15
	65歳以上	157	57	57	19

参考 1) 普通券利用者を含む全調査票（鉄道ODデータで利用駅間別に拡大率を推計）のうち、1回目と2回目の鉄道トリップを対象に、トリップ毎にそれぞれ集計。

参考 2) 時間帯は各トリップ毎に記載された降車駅到着時刻を基準として区分している。

IV. 参考

8. 成果物の体系一覧

(1) 報告書（印刷物）

○報告書（首都圏報告書、中京圏報告書、近畿圏報告書）

(2) 報告書・資料編（集計表 電子媒体、利用マニュアル等解説資料（画像版）を含む）

集 計 表		集計対象データ	集計区分	備 考
1	行政区間移動人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期 通学定期 通勤+通学定期	継続
2 ①	初乗り・最終降車駅間移動人員表（初乗り駅別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期	継続
②	初乗り・最終降車駅間移動人員表（最終降車駅別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期	継続
3	駅別発着・駅間通過人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査 鉄道OD調査	通勤+通学定期 普通券	継続
4	ターミナル別乗換え人員表	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期	継続
5	初乗り・最終降車駅間経路別人員表（一部）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期	継続
6 ①	通勤・通学所要時間帯別人員表（居住地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期 通学定期 通勤+通学定期	継続
②	通勤・通学所要時間帯別人員表（勤務・就学地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期 通学定期 通勤+通学定期	継続
7 ①	端末交通手段別人員表（初乗り駅別・居住地基本ゾーン別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期	継続
②	端末交通手段別人員表（最終降車駅別・勤務・就学地基本ゾーン別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期	継続
8 ①	購入金額別人員表（居住地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤・通学 （券種計）	継続
②	購入金額別人員表（勤務・就学地行政区別）	鉄道定期券・普通券等利用者調査		
9	路線別着時間帯別駅間輸送定員表	鉄道輸送サービス実態調査		継続
10	系統別着時間帯別停留所間輸送定員表	バス・路面電車輸送サービス実態調査		継続
11	鉄道・バスターミナル乗換え時間・乗換距離集計表	乗換施設実態調査		継続
	ゾーンコードデータ			

(3) データファイル（集計データ 電子媒体、利用マニュアル等解説資料は資料編と共通）

デ ー タ 名		集計対象データ	集計区分
1	行政区画間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期・通学定期・通勤+通学定期
2	基本ゾーン間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期・通学定期・通勤+通学定期
3	線別駅間移動人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期
4	初乗り・最終降車駅間経路別人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤+通学定期
5	居住地行政区別・時間帯別帰宅人員	鉄道定期券・普通券等利用者調査	通勤定期・通学定期・通勤+通学定期
6	出発地・目的地基本ゾーン別鉄道乗継人員割合	バス・路面電車定期券・普通券等利用者調査	バス・路面電車利用者

9. 用語の説明

本報告書で用いている用語の説明を以下に示す。

(1) 基本ゾーン

行政区を人口分布、駅勢圏等を考慮してさらに細分した区画をいい、調査区域を分割して把える際の単位である。

(2) OD

一般的にODとは、移動の起点（出発地）と終点（目的地）との組み合わせをいう。

(3) 往復

定期券・普通券等利用者調査に基づく集計において、居住地から勤務・就学地へ向かう方向（片道）の交通量と勤務・就学地から居住地へ向かう（帰宅）交通量の和を用いる場合、その交通量の単位を「往復」としている。なお、往復の交通量は片道の交通量を2倍したものである。

(4) 都心4区

都心4区とは、東区、中区、熱田区、中村区をいう。

(5) 鉄道路線

センサスでは、集計の便宜上、独自の鉄道路線の定義を用いており、実際の運行形態上の路線とは、必ずしも一致しない場合がある。また、一部の路線では、路線名にカッコ付の数字を付加して、路線を区分している（路線の詳細は、「I. 調査の目的と構成 4. 調査対象圏域」を参照）。

(6) 断面交通量

断面交通量とは、ある駅間を単位時間内に通過する鉄道利用者の数をいう。センサスにおける定期券の断面交通量は、発売実績ベースであるため、出勤・登校をしていない利用者が加味されておらず、実際の利用者数よりも過大となる傾向がある。ただし、業務目的等により1日に3回以上の定期券利用を行う利用者が多い区間ではその限りではない。

(7) 輸送力

輸送力とは、ある駅間を単位時間内に通過する列車の車両定員数を足し上げた数である。なお、有料特急、グリーン車など特定の料金を必要とする列車の定員も輸送力に含み、日によって輸送力が変動する場合には調査時期内の特定の1日における輸送力となっ

IV. 参考

ている。

(8) ピーク 1 時間

駅間断面交通量の集計においては、駅間の通過時刻を推計した後、15分刻みで集計したとき最大となる 1 時間をピーク 1 時間としている。なお、終日交通量に占めるピーク 1 時間交通量の割合をピーク率としている。

(9) 上り・下り

センサスにおいては、集計の便宜上、駅ごとに番号を付けており、駅番号が小さくなる方向を「上り」としている。逆に、駅番号が大きくなる方向を「下り」としている。

なお、一般的に「上り」・「下り」の方向のない地下鉄や環状路線についても、駅番号を付けており、方向の定義は、上記と同様である。

(10) 鉄道ターミナル

センサスにおいては、複数の路線の駅群が近接し一体となって 1 つのターミナルを構成している場合に、これを「鉄道ターミナル」と称している。

(11) 初乗り駅

鉄道定期券利用者が居住地を出発し勤務・就学地へ向かう際に最初に乗車する鉄道駅、または、鉄道普通券利用者から回収した普通券の券面上の出発駅をいう。

(12) 最終降車駅

鉄道定期券利用者が居住地を出発し勤務・就学地へ向かう際に最後に降車する鉄道駅、または、鉄道普通券利用者から普通券を回収した鉄道駅をいう。

(13) 所要時間

所要時間とは、鉄道利用者の出発地から目的地への到着までに要した時間であり、アクセス及びイグレスに要する時間を含む。

(14) 端末交通手段（アクセス・イグレス手段）

センサスにおいて、端末交通手段とは代表交通手段（鉄道）の前後の利用交通手段をいう。複数の端末交通手段を併用している場合は、代表的な手段を端末交通手段として設定している。

端末交通手段では、出発地から鉄道駅までの利用交通手段をアクセス手段、鉄道駅から目的地までの利用交通手段をイグレス手段という。

(15) 乗換えパターン

① 鉄道駅乗換え調査

鉄道路線間の乗換えにおける路線別方向別（上りまたは下り）の乗換への組み合わせをいう。

例：金山駅における東海道本線から中央本線への乗換えパターンは、

中央本線（上り）→東海道本線線（上り）

中央本線（上り）→東海道本線線（下り）

中央本線（下り）→東海道本線線（上り）

中央本線（下り）→東海道本線線（下り）

の計4パターンとなる。

この方向別組み合わせの4パターンを、金山ターミナルに乗り入れている全ての鉄道事業者及び路線間の組み合わせについて調査している。

② 鉄道・バスターミナル乗換え調査

鉄道からバスまたはバスから鉄道への乗換えにおける鉄道駅改札口別バス停留所別の乗換への組み合わせをいう。

（バスから鉄道への乗換え）

例：高蔵寺駅におけるバスから鉄道（JR線）への乗換えパターンは、

南口バスターミナルのJR線改札に最も近い降車バス停留所

→南口バスターミナルに最も近いJR線改札

北口バスターミナルのJR線改札に最も近い降車バス停留所

→北口バスターミナルに最も近いJR線改札

の計2パターンとなる。

（鉄道からバスへの乗換え）

例：高蔵寺駅における鉄道（JR線）からバスへの乗換えパターンは、

北口バスターミナルに最も近いJR線改札

→北口バスターミナルの乗車バス停留所①（名鉄バス〇〇行き）

北口バスターミナルに最も近いJR線改札

→北口バスターミナルの乗車バス停留所②（名鉄バス××行き）

：

というように、ターミナルに存在する乗車バス停留所数分（ただし近接したバス複数の停留所はひとつの停留所で代表）のパターンとなる。

ご協力いただいた委員・団体・事業者

本調査の実施にあたっては、一般利用者、交通事業者の方々のご協力が必要不可欠であり、また、大都市交通センサス調査検討委員会、各圏域専門委員会及び、技術検討ワーキンググループの各委員よりご助言・ご協力を賜りながら調査を行ってまいりました。皆様の多大なるご理解とご協力に対して、改めてお礼申し上げます。

第11回大都市交通センサス

調査検討委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	山内 弘隆	一橋大学教授
委員	青木 真美	同志社大学教授
〃	浅田 義久	日本大学教授
〃	岩倉 成志	芝浦工業大学教授
〃	竹内 健蔵	東京女子大学教授
〃	寺田 一薫	東京海洋大学教授
〃	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授
〃	加藤 浩徳	東京大学准教授
〃	河端 瑞貴	東京大学准教授
〃	高橋 愛典	近畿大学准教授
〃	羽藤 英二	東京大学准教授
〃	柚木 浩一	社団法人日本民営鉄道協会常務理事
〃	船戸 裕司	社団法人日本バス協会常務理事
〃	藤村 賢治	社団法人公営交通事業協会業務部長
〃	高橋 眞 (一ノ瀬 俊郎)	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部長
〃	松野 篤二	東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部長
〃	生駒 隆生	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部長
〃	野田 勝 (山口 勝弘)	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課地域振興室長
〃	鶴沢 哲也 (内田 傑、中野 宏幸)	国土交通省総合政策局情報政策課長
〃	堀内 丈太郎 (堀家 久靖、米田 浩)	国土交通省鉄道局都市鉄道課長
〃	竹田 浩三 (長谷川 豊、堀家 久靖)	国土交通省鉄道局鉄道業務政策課長
〃	鈴木 昭久 (船曳 義郎、新田 慎二)	国土交通省自動車局旅客課長
〃	橋本 亮二 (大石 英一郎、増田 直樹)	国土交通省関東運輸局企画観光部長
〃	吉永 隆博 (橋本 昌典、森 勝彦)	国土交通省中部運輸局企画観光部長
〃	森 宏之 (平嶋 隆司)	国土交通省近畿運輸局企画観光部長

※ () 内は上記の前任者名

第11回大都市交通センサス
首都圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	竹内 健蔵	東京女子大学教授
委員	牧野 和宏	東京都交通局総務部企画調整課長
〃	町田 武士	東京地下鉄株式会社鉄道本部営業部審査課長
〃	大口 豊	東日本旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部次長
〃	吉田 一宏	東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業部営業企画課長
〃	宮原慶太郎	西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部管理課マネージャー
〃	井上 賢一 (藤倉 孝一)	京成電鉄株式会社鉄道本部計画管理部課長
〃	中村 太郎	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部企画担当課長
〃	富永章一郎	小田急電鉄株式会社交通企画部課長
〃	関 聡史	東京急行電鉄株式会社鉄道事業本部事業統括部企画課課長
〃	島村 昭一	京浜急行電鉄株式会社鉄道本部計画営業部計画課長
〃	鈴木 昭彦	相模鉄道株式会社経営管理部経営企画担当課長
〃	平林 光政	一般社団法人東京バス協会専務理事
〃	鶴岡 洋	社団法人埼玉県バス協会専務理事
〃	花崎 幸一	社団法人千葉県バス協会専務理事
〃	八郷 大文	社団法人神奈川県バス協会専務理事
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官
〃	西牧 秀夫	国土交通省関東運輸局企画観光部計画調整官

※ () 内は上記の前任者

第11回大都市交通センサス
中京圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	青木 真美	同志社大学教授
委員	勝野 泰成 (杉浦 橘)	名古屋市交通局営業本部総合企画部経営企画課主幹
〃	加藤 均	東海旅客鉄道株式会社総合企画本部企画開発部担当課長
〃	近藤 博之	名古屋鉄道株式会社鉄道事業本部計画部事業推進課長
〃	永田 圭示	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部営業企画部課長
〃	長崎三千男	社団法人愛知県バス協会専務理事
〃	山田 芳喜	社団法人岐阜県バス協会専務理事
〃	星野 雅則	社団法人三重県バス協会専務理事
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官
〃	中野 晶子 (栗原 弥生)	国土交通省中部運輸局企画観光部交通企画課長

※ () 内は上記の前任者

第11回大都市交通センサス
近畿圏専門委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	高橋 愛典	近畿大学准教授
委員	大矢 雅士	大阪市交通局総務部企画課長
〃	西山 真司 (亀永 和彦)	京都市交通局企画総務部企画課長
〃	土井 佳典	神戸市交通局経営企画調整課長
〃	清水 康一	西日本旅客鉄道株式会社鉄道本部運輸部輸送計画課担当課長
〃	永田 圭示	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部営業企画部課長
〃	愛甲 邦博 (秦 和信)	南海電気鉄道株式会社鉄道営業本部統括部課長
〃	前田 勝	京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長
〃	萩尾 晃 (樋口 賢)	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部運輸部調査役
〃	河野 克司	阪神電気鉄道株式会社都市交通事業本部運輸部課長
〃	藤原 昭三 (戎 順正)	近畿バス団体協議会 (社団法人大阪バス協会専務理事)
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官
〃	浪越 祐介	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長

※ () 内は上記の前任者

第11回大都市交通センサス
技術検討ワーキンググループ 委員名簿

(敬称略・順不同)

委員長	兵藤 哲朗	東京海洋大学教授
委員	岩倉 成志	芝浦工業大学教授
〃	加藤 浩徳	東京大学准教授
〃	羽藤 英二	東京大学准教授
〃	伊藤 康二 (中澤 修)	国土交通省鉄道局都市鉄道課課長補佐 国土交通省鉄道局都市鉄道課専門官)
〃	黒澤 仁一 (山崎 寛)	国土交通省自動車局旅客課バス産業活性化対策室課長補佐 国土交通省自動車交通局旅客課課長補佐)
〃	手島 和幸	国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課都市交通対策企画調整官

※ () 内は上記の前任者

ご協力頂いた団体・事業者

●関係団体

(順不同)

- ・社団法人 日本民営鉄道協会
- ・公益社団法人 日本バス協会
- ・社団法人 公営交通事業協会

- ・首都圏 : 一般社団法人東京バス協会、社団法人埼玉県バス協会、社団法人千葉県バス協会、社団法人神奈川県バス協会
- ・中京圏 : 社団法人愛知県バス協会、社団法人岐阜県バス協会、社団法人三重県バス協会
- ・近畿圏 : 近畿バス団体協議会

●鉄道事業者

(順不同)

・首都圏 (36社局)

東日本旅客鉄道株式会社	京成電鉄株式会社	江ノ島電鉄株式会社	湘南モノレール株式会社
東京都交通局	山万株式会社	横浜新都市交通株式会社	埼玉新都市交通株式会社
横浜市交通局	芝山鉄道株式会社	多摩都市モノレール株式会社	小湊鉄道株式会社
東京地下鉄株式会社	新京成電鉄株式会社	株式会社ゆりかもめ	いすみ鉄道株式会社
京浜急行電鉄株式会社	秩父鉄道株式会社	東京臨海高速鉄道株式会社	箱根登山鉄道株式会社
小田急電鉄株式会社	相模鉄道株式会社	東葉高速鉄道株式会社	伊豆箱根鉄道株式会社
京王電鉄株式会社	関東鉄道株式会社	埼玉高速鉄道株式会社	
東京急行電鉄株式会社	流鉄株式会社	横浜高速鉄道株式会社	
西武鉄道株式会社	北総鉄道株式会社	首都圏新都市鉄道株式会社	
東武鉄道株式会社	千葉都市モノレール株式会社	東京モノレール株式会社	

・中京圏 (15社局)

東海旅客鉄道株式会社	名古屋臨海高速鉄道
名古屋市交通局	愛知高速交通株式会社
名古屋鉄道株式会社	樽見鉄道株式会社
近畿日本鉄道株式会社	明知鉄道株式会社
三岐鉄道株式会社	長良川鉄道株式会社
豊橋鉄道株式会社	伊勢鉄道株式会社
愛知環状鉄道株式会社	養老鉄道株式会社
株式会社東海交通事業	

・近畿圏 (24社局)

西日本旅客鉄道株式会社	大阪市交通局	水間鉄道株式会社	叡山電鉄株式会社
近畿日本鉄道株式会社	北大阪急行電鉄株式会社	京福電気鉄道株式会社	北神急行電鉄株式会社
南海電気鉄道株式会社	神戸高速鉄道株式会社	大阪府都市開発株式会社	大阪高速鉄道株式会社
阪神電気鉄道株式会社	山陽電気鉄道株式会社	京都市交通局	和歌山電鐵株式会社
阪急電鉄株式会社	神戸電鉄株式会社	神戸市交通局	伊賀鉄道株式会社
京阪電気鉄道株式会社	能勢電鉄株式会社	神戸新交通株式会社	近江鉄道株式会社

●バス・路面電車事業者

(順不同)

・首都圏 (99社局)

東京都交通局	株式会社江ノ電バス	藤沢	千葉中央バス株式会社	群馬中央バス株式会社
横浜市交通局	箱根登山バス株式会社	箱根	東洋バス株式会社	ジャパントローズ株式会社
京浜急行バス株式会社	伊豆箱根バス株式会社	伊豆	ちばレインボーバス株式会社	イーグルバス株式会社
羽田京急バス株式会社	ジェイアールバス関東株式会社	茨城	九十九里鉄道株式会社	株式会社ライフバス
横浜京急バス株式会社	川崎市交通局	川崎	都自動車株式会社	京成トランジットバス株式会社
湘南京急バス株式会社	小田急バス株式会社	小田	阪東自動車株式会社	千葉シーサイドバス株式会社
京王電鉄バス株式会社	小田急シティバス株式会社	小田	千葉海浜交通株式会社	関鉄パープルバス株式会社
京王バス東株式会社	関東バス株式会社	関東	ちばシティバス株式会社	関鉄グリーンバス株式会社
京王バス中央株式会社	国際興業株式会社	国際	ちばグリーンバス株式会社	関鉄観光バス株式会社
京王バス南株式会社	西武バス株式会社	西武	茨城急行自動車株式会社	株式会社グローバル交通
京王バス小金井株式会社	西武観光バス株式会社	西武	大和根交通自動車株式会社	京成バスシステム株式会社
東急バス株式会社	立川バス株式会社	立川	関東自動車株式会社	成田空港交通株式会社
株式会社東急トランセ	株式会社シティバス立川	立川	富士急湘南バス株式会社	銀河鉄道株式会社
東武バス株式会社	西東京バス株式会社	西東京	富士急山梨バス株式会社	港区
東武バスセントラル株式会社	神奈川中央交通株式会社	神奈川	大和観光自動車株式会社	中央区
東武バスウエスト株式会社	株式会社湘南神奈交バス	湘南	千葉内陸バス株式会社	北区
東武バスイースト株式会社	株式会社横浜神奈交バス	横浜	東京ベイシティ交通株式会社	町田市
京成バス株式会社	株式会社相模神奈交バス	相模	平和交通株式会社	川口市
習志野新京成バス株式会社	株式会社藤沢神奈交バス	藤沢	あすか交通株式会社	武蔵野市
船橋新京成バス株式会社	株式会社津久井神奈交バス	津久井	ちばフラワーバス株式会社	立川市
松戸新京成バス株式会社	川崎鶴見臨港バス株式会社	川崎	朝日自動車株式会社	渋谷区
相鉄バス株式会社	千葉交通株式会社	千葉	京成タウンバス株式会社	習志野市
関東鉄道株式会社	日東交通株式会社	日東	大新東株式会社	株式会社フジエクスプレス
小湊鐵道株式会社	鴨川日東バス株式会社	鴨川	川越観光自動車株式会社	日立自動車交通株式会社
株式会社江ノ電バス横浜	館山日東バス株式会社	館山	国際十王交通株式会社	

・中京圏 (25社局)

名古屋市交通局	名古屋バス株式会社	名古屋	名阪近鉄バス株式会社	
名鉄バス株式会社	名鉄バス東部株式会社	名鉄	北恵那交通株式会社	
名鉄バス中部株式会社	三岐鉄道株式会社	三岐	株式会社岐阜バスコミュニティ	
豊鉄バス株式会社	豊橋鉄道株式会社	豊橋	あおい交通株式会社	
三重交通株式会社	八風バス株式会社	八風	春日井市	
岐阜乗合自動車株式会社	岐阜乗合自動車株式会社	岐阜	一宮市	
知多乗合株式会社	知多乗合株式会社	知多	スイトラベル株式会社	
東濃鉄道株式会社	東濃鉄道株式会社	東濃	岐阜市	
			株式会社日本タクシー	
			多治見市	
			桑名市	

・近畿圏 (49社局)

近鉄バス株式会社	京都市交通局	京都	江若交通株式会社	日本城タクシー株式会社
南海バス株式会社	京阪バス株式会社	京阪	滋賀交通株式会社	北港観光バス株式会社
阪神バス株式会社	京阪シティバス株式会社	京阪	帝産湖南交通株式会社	京都急行バス株式会社
大阪市交通局	京阪宇治バス株式会社	京阪	奈良交通株式会社	株式会社ヤサカバス
山陽電気鉄道株式会社	京阪京都交通株式会社	京阪	エヌシーバス株式会社	神戸交通振興株式会社
神鉄バス株式会社	京都バス株式会社	京都	和歌山バス株式会社	六甲摩耶鉄道株式会社
水間鉄道株式会社	神戸市交通局	神戸	神姫ゾーンバス株式会社	みなと観光バス株式会社
近江鉄道株式会社	神姫バス株式会社	神姫	阪堺電気軌道株式会社	三重交通株式会社
西日本ジェイアールバス株式会社	尼崎市交通局	尼崎	南海りんかんバス株式会社	中日臨海バス株式会社
阪急バス株式会社	尼崎交通事業振興株式会社	尼崎	関西空港交通株式会社	藤井寺市
大阪空港交通株式会社	伊丹市交通局	伊丹	南海インガバス金岡株式会社	
高槻市交通部	明石市交通部	明石	南海インガバス南部株式会社	
金剛自動車株式会社	阪急田園バス株式会社	阪急	日交シティバス株式会社	